Protokolle

Protokolle

der

Kommission zur Berathung eines

allgemeinen

deutschen Handelsgesetzbuches.

[illegible] Auftrage [illegible] Kommission

herausgegeben

von

[illegible]

[illegible]

VI. Theil.

[illegible]

Würzburg.
[illegible]
[illegible]

Protokolle

der

Kommission zur Berathung eines

allgemeinen

deutschen Handelsgesetzbuches.

Im Auftrage dieser Kommission

herausgegeben

von

J. Lutz,

kgl. bayr. Bezirksgerichtsrath

und erstem Sekretär der Kommission.

VI. Theil.

Protokoll CCC—CCCXLVI.

Würzburg.

Druck und Verlag der Stahel'schen Buch- und Kunsthandlung.

1862.

CCC. Sitzung.

Hamburg, am 1. März 1859.

In heutiger Sitzung, an welcher auch der Hamburgische Abgeordnete Herr Nikolaus Hudtwalcker Antheil nahm, wurde unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule zur Berathung des

VII. Titels, von der Bodmerei

übergegangen und von Seiten des Herrn Referenten zur Einleitung der Diskussion Folgendes bemerkt: Der preuß. Entwurf leite den Titel: „Von der Bodmerei" mit einer Definition der letzteren ein. So mißlich im Allgemeinen derartige Definitionen in einem Gesetzbuche auch sein möchten, so lägen doch die erheblichsten Gründe vor, in diesem Falle dem Entwurfe zu folgen. Das dem Seerecht eigenthümliche Institut der Bodmerei werde in keinem der neueren Seegesetze und in keinem Lehr- und Handbuch über das Seerecht übergangen. Allein die Gesetze nicht weniger als die seerechtlichen Autoritäten wichen in der Darstellung der Lehre selbst weit von einander ab. Diese Abweichungen gründeten sich darin, daß über den Grundbegriff der Bodmerei kein Einverständniß bestehe. Die Verschiedenheit der Auffassung des Wesens des Rechtsgeschäfts habe große Verwirrungen erzeugt. Nicht allein, daß die einzelnen Vorschriften nothwendig verschieden sein müßten, je nachdem man von dieser oder jener Auffassung ausgehe, so hätten viele Gesetzgeber und Schriftsteller den Gegenstand, ohne über den Grundbegriff sich klar zu sein, behandelt und Sätze angenommen, die bald der einen bald der anderen Auffassung entsprächen, wodurch natürlich die Möglichkeit, die Lehre zu vereinfachen und ihre Ausbildung von der Wissenschaft und Praxis zu erwarten, verschwunden und alles auf eine prinziplose Kasuistik zurückgeführt worden sei. Eine auch nur oberflächliche Prüfung des in den Gesetzen und den seerechtlichen Schriften sich findenden reichhaltigen Materials führe alsbald zu der Ueberzeugung, daß der Gesetzgeber, welcher den Gegenstand von neuem regeln wolle, sich zuvor zu entscheiden habe, welcher der über den Begriff der Bodmerei aufgestellten und mehr oder weniger herrschend gewordenen Ansichten er sich anschließen müsse. Es bedürfe keiner Erwähnung, daß viele Momente, welche den

juristischen Charakter des Geschäfts bedingten, zweifelos festständen. Man wisse, daß die Bodmerei mit dem römisch rechtlichen foenus nauticum in Verbindung stehe, daß dieses Institut im Mittelalter zum Großaventurhandel oder zur respondentia ausgebildet und allmählich auf das Schiff übertragen, daß die Bodmerei ferner ein Darlehen sei, welches nicht zurückgezahlt zu werden brauche, wenn Schiff oder Ladung, je nachdem der Nehmer das Eine oder Andere dafür eingesetzt habe, auf der bevorstehenden Seereise verloren gehe. Keineswegs genüge aber dieses schon zur Feststellung des juristischen Wesens des Geschäfts. Hierüber seien immer noch verschiedene Ansichten möglich, von welchen jedoch nur drei der näheren Betrachtung bedürften.

1. Man könne annehmen, der juristische Charakter des Vertrags bestehe darin, daß der Nehmer als persönlicher Schuldner des Darlehens in keiner Beziehung eintreten, vielmehr nur Schiff oder Ladung oder beides verpflichten wolle, unbeschadet der persönlichen Verpflichtungen, welche aus der Verletzung der Rechte des Gläubigers durch vertragswidrige Behandlung der verpflichteten Sache rc. entstehen könnten. Der Grundsatz: „res solum obligata est“ führe zu den erheblichsten Konsequenzen.

a. Wenn dem Gläubiger nur die verbodmete Sache hafte, so müsse er an diese sich halten können, soweit sie zur Zeit der Realisirung seines Rechts noch hinreiche, ihm Befriedigung zu gewähren. Er brauche also unter dieser Voraussetzung für partikulaire und gemeine Haverei nicht aufzukommen.

b. Er habe unter derselben Voraussetzung den Verlust durch inneren Verderb niemals zu tragen.

c. Weil die verbodmete Sache selbst und nur diese ihm hafte, könne er auch im Falle einer Haverei durch Konkurrenz mit dem Versicherer nicht leiden.

2. Es lasse sich behaupten, die Bodmerei sei von einem gewöhnlichen Darlehen nur darin verschieden, daß der Gläubiger zugleich in Ansehung der verbodmeten Sache als Versicherer gegen die Seegefahr eintrete. Schließe man dieser Ansicht sich an, so könne man bei den vorerwähnten drei Punkten nur umgekehrt entscheiden; zugleich werde man genöthigt, in Bezug auf viele andere Einzelheiten als z. B. Anfang und Ende der Gefahr rc. rc. ähnliche Vorschriften zu erlassen, wie sie im Assekuranzrecht nöthig seien.

3. Eine dritte Ansicht sei die: Der Nehmer übernehme allerdings die persönliche Verpflichtung für das Darlehen, jedoch nur unter der Suspensivbedingung, daß die verbodmete Sache den Bestimmungshafen erreiche, oder

unter der Resolutivbedingung, daß die persönliche Verpflichtung erlöschen solle, wenn die Sache die Reise nicht bestehe. Hieraus werde unter Anderem gefolgert, daß, wenn die verbodmete Sache den Bestimmungshafen erreiche und zur Befriedigung des Gläubigers nicht mehr genüge, der Nehmer zahlen müsse, dieser also in einem solchen Falle inneren Verderb und Haverei trage, aber andererseits das Geborgene behalte, ohne zur Zahlung der Bodmereischuld verpflichtet zu sein, wenn die Sache vor Erreichung des Hafens verunglücke.

Bekanntlich habe die französische Jurisprudenz das Prinzip der Versicherung adoptirt und am konsequentesten durchgeführt. Bei dem Einfluß, welchen der Code auf die übrigen neueren Seerechte gehabt habe, sei jenes Prinzip in vielen Ländern das herrschende geworden. Allein die deutsche Jurisprudenz habe sich dagegen erklärt und mehr an dem ersterwähnten Prinzip festgehalten. Es wäre jedoch irrig, wenn man behaupten wollte, in Deutschland sei das Prinzip der Versicherung unbekannt. Es habe im Gegentheil auf Gesetzgebung und Praxis vielfach eingewirkt, was schon deshalb nicht überraschen könne, weil, obschon die Versicherung jünger sei, als die Bodmerei, doch das foenus nauticum schon wesentliche Momente der Versicherung enthalte. Daß es zu der Vermischung beider Systeme gekommen sei, habe aber noch einen anderen, weit erheblicheren Grund. Seit geraumer Zeit pflege man zwei Arten von Bodmereien zu unterscheiden: die eigentliche und die uneigentliche. Die eigentliche sei diejenige, welche der Schiffer nach Antritt der Reise im Falle der Noth eingehe, die uneigentliche die, welche mit einem Nothfalle und den alsdann dem Schiffer zustehenden ausgedehnten Rechten in keiner Verbindung stehe. Seitdem der Grundsatz sich Geltung verschafft habe, der Rheder hafte aus den Rechtshandlungen des Schiffers nur mit dem der See anvertrauten Vermögen, lasse sich für die eigentliche Bodmerei nur das zuerst erwähnte Prinzip durchführen. So lange man an dem Abandonsystem festhalte, könnte die unbedingte Nothwendigkeit dieser Folge noch allenfalls in Zweifel gestellt werden. Werde aber auch dieses System, wie die Versammlung bereits beschlossen habe, aufgegeben und zugleich der Grundsatz ausgesprochen, der Schiffer hafte aus den von ihm geschlossenen Verträgen nicht persönlich, so habe man keine andere Wahl, als für die eigentliche Bodmerei das erste Prinzip zu adoptiren. Allein auch abgesehen hievon, fehle es hiefür nicht an zwingenden inneren Gründen. Am besten habe dies der holländische Jurist Jakob gezeigt (vgl. Nolte System des Assekuranzrechts Bd. II. S. 877 flg.), welcher zugleich überraschende Aufschlüsse über die holländische Praxis ertheile. Der Schiffer, welcher sich genöthigt sehe, Bodmerei zu schließen, bezwecke gerade, die Eingehung einer

persönlichen Verpflichtung zu vermeiden. Alle Gründe, welche man angeführt habe, um die Bestimmung über die beschränkte Verhaftung des Rheders zu rechtfertigen, sprächen noch in erhöhtem Maße dafür, im Falle der Eingehung einer eigentlichen Bodmerei jede persönliche Verpflichtung des Nehmers auszuschließen. Indem hieraus die Bekämpfung des Systems der französischen Jurisprudenz sich zur Genüge erkläre, begreife sich zugleich, warum die dagegen streitenden Gründe sich nur auf die eigentliche Bodmerei bezögen. Bei der uneigentlichen Bodmerei unterliege die Verneinung der persönlichen Verpflichtung des Nehmers sowohl nach der historischen Entwickelung als nach dem praktischen Zweck des Instituts den erheblichsten Bedenken. Diese Bedenken in Verbindung mit dem Umstande, daß man sich nicht dazu verstehen konnte, die eigentliche Bodmerei von der uneigentlichen gänzlich zu trennen, hätten die bereits erwähnte Vermischung verschiedener Systeme herbeigeführt. Der preuß. Entwurf habe diesen Mißgriff vermieden. Er beginne mit einer Definition, welche das Prinzip: res solum obligata est, zur Geltung bringe, und führe dasselbe mit einer Konsequenz durch, wie es noch in keinem Gesetzbuch geschehen sei. Wie gesagt, liege in Ansehung der eigentlichen Bodmerei kein Bedenken vor, dem Entwurfe zu folgen. Die Versammlung sei vielmehr durch frühere Beschlüsse unbedingt gezwungen, das Prinzip des Entwurfs zu adoptiren. Ganz anders verhalte es sich mit der uneigentlichen Bodmerei. Der Entwurf übertrage auch auf diese das mehr erwähnte Prinzip. Wenn man mit den Motiven annehme, die uneigentliche Bodmerei sei ein abgestorbenes Institut, so sei diese Uebertragung zwar unbedenklich, aber richtiger dürfte es alsdann erscheinen, die uneigentliche Bodmerei ganz zu übergehen. Daß die letztere wenigstens im Norden Deutschlands außer Gebrauch gekommen und nach den jetzigen Creditverhältnissen völlig entbehrlich sei, werde jeder Sachkundige bestätigen. Sollte in dieser Beziehung ein Irrthum obwalten, so werde eine umfassende Berathung über das Wesen der uneigentlichen Bodmerei erforderlich werden. In keinem Falle werde die Versammlung aber im Stande sein, die Lehre von der uneigentlichen Bodmerei vollständig zu regeln. Dem stehe die Verschiedenheit der in Deutschland geltenden Pfandrechtssysteme entgegen, wodurch es nach Ausweis der früheren Berathungen schon unmöglich geworden sei, über die Schiffshypotheken eine Einigung zu erreichen. Die uneigentliche Bodmerei sei eine Art der Verpfändung und es sei unmöglich, die für die letztere geltenden Grundsätze bei ihr auszuschließen. Zwar sei auch die eigentliche Bodmerei als eine Verpfändung aufzufassen, aber weil sie geschehe, um den Untergang der Sache abzuwenden, das Geld also demjenigen zu Gute komme, welcher

Rechte an der Sache habe, weil ferner die Sache auf der Reise immer einer Gefahr ausgesetzt werde, die nur unvollständig bestanden sei, wenn die Sache mit Bodmerei belastet ankomme, so lasse es sich auch mit denjenigen Pfandrechtssystemen, welche auf dem Prinzip der Kundbarkeit beruhten, und für die uneigentliche Bodmerei der Vereinbarung über ein gemeinsames Recht unübersteigliche Hindernisse entgegensetzten, unbedenklich in Einklang bringen, wenn man das Recht des Gläubigers von der sonst vorgeschriebenen Kundbarmachung unter angemessenen, nach Beendigung der Reise eintretenden, Beschränkungen nicht abhängig mache.

Nach einer allgemeinen Diskussion über die von dem Herrn Referenten so eben angeregten Gesichtspunkte beantragte derselbe, bei Berathung des VII. Titels zunächst nur die eigentliche Bodmerei, d. i. den Fall ins Auge zu fassen, wenn der Schiffer kraft seiner gesetzlichen Vollmacht in einem Nothfalle auf Schiff, Fracht oder Ladung Bodmerei nehme, und erst nach Erledigung dieses Falls darauf zurückzukommen, ob auch in Betreff der übrigen Arten von Bodmerei Bestimmungen in das Gesetzbuch aufzunehmen seien und welche. Auf Anregung eines Mitgliedes fügte der Herr Referent noch erläuternd hinzu, daß zunächst allerdings auch der Fall unberücksichtigt bleiben solle, wenn die Bodmerei zwar in einem Nothfalle, aber nicht vom Schiffer auf Grund seiner gesetzlichen Vollmacht, sondern vom Rheder, beziehungsweise vom Eigenthümer der Ladung oder auch von dem Schiffer auf Grund einer besonderen Vollmacht genommen werde.

Diesem Antrage trat rücksichtlich der zuletzt erwähnten Unterscheidung ein Mitglied entgegen, und befürwortete, in der bevorstehenden Berathung zwar nur die Nothbodmerei, aber ohne Unterschied, ob sie vom Rheder beziehungsweise Ladungseigenthümer und einem Bevollmächtigten derselben oder vom Schiffer als solchem genommen werde, zu erörtern, da nicht abzusehen sei, weshalb man bei Regelung eines Rechtsgeschäfts davon ausgehen sollte, daß dasselbe nicht von dem eigentlichen Kontrahenten, sondern von dessen Vertreter eingegangen werde.

Hiegegen wurde jedoch wieder eingewendet: Der Fall, daß der Schiffer als solcher die Bodmerei nehme, sei nicht nur der eigentlich praktische, sondern auch derjenige, von welchem ausgegangen werden müsse, weil der eigenthümliche Charakter des Geschäftes gerade dadurch bedingt werde, daß der Schiffer nur das der See anvertraute Vermögen der von ihm vertretenen Personen verpflichten könne. Es erscheine also auch ganz angemessen, zunächst zu bestimmen, was gesetzlich als der Wille der Kontrahenten zu präsumiren und die Folge sein solle, wenn der Schiffer als solcher das Rechtsgeschäft eingehe. Dies sei um so nothwendiger, als es

zwar auch in der Absicht der Kontrahenten liegen könne, daß dieselben Folgen eintreten sollten, wenn der Rheder ꝛc. den Kontrakt abgeschlossen habe, aber noch sehr dahin stehe, ob dies ohne ausdrückliche Verabredung angenommen werden dürfe.

Schließlich wurde einstimmig genehmigt, zunächst nur die in einem Nothhafen eingegangene Bodmerei in Berathung zu ziehen, und mit allen Stimmen gegen eine entschieden, daß die Berathung sich vorerst nur auf die vom Schiffer als solchem im Nothfalle genommene Bodmerei erstrecken solle.

Da in Folge dieses Beschlusses der preuß. Entwurf als Leitfaden der Berathung nicht mehr in allen Beziehungen geeignet erschien, brachte der Herr Referent als Grundlage der Diskussion die in der Anlage beigedruckten Vorschläge ein, welche mit den Ziffern 562—576 bezeichnet sind. Hierauf wurde zu

Art. 562

dieser Anlage zunächst die Frage erörtert, ob eine Definition der Bodmerei in das Gesetz aufzunehmen sei. Für die Aufnahme derselben wurde, abgesehen von den schon in der Einleitung des Herrn Referenten geltend gemachten Gründen, noch angeführt: Bei der großen Verschiedenheit der Ansichten über das Wesen der Bodmerei sei es ganz unerläßlich, im Gesetze klar und bestimmt auszusprechen, auf welche Art von Rechtsgeschäften sich die Bestimmungen desselben erstrecken sollten, und welche Voraussetzungen vorhanden sein müßten, um ein Rechtsgeschäft zur Bodmerei im Sinne des gemeinsamen Seerechtes zu machen. Geschehe dies nicht durch Aufstellung einer Definition, so würde die Frage, ob ein konkretes Rechtsgeschäft als Bodmerei anzuerkennen sei, auf Grund von Bestimmungen des Gesetzbuches gar nicht entschieden werden können, vielmehr nur auf Grund der Rechtssätze des allgemeinen Seerechts entschieden werden müssen. Hievon würde aber ein sehr unsicherer Rechtszustand die Folge sein, weil, wie bemerkt, das allgemeine Seerecht keinen zuverlässigen Anhaltspunkt biete. Der Aufstellung einer Definition stehe auch der Einwand nicht entgegen, daß für manche Länder die anderen Arten der Bodmerei noch nicht völlig entbehrlich geworden seien, denn der Partikulargesetzgebung werde durch eine solche Definition in keiner Weise präjudizirt, falls sie noch andere Rechtsgeschäfte als Bodmerei bezeichnen und anerkennen wolle: durch den Art. 576 der Anlage werde jedem Bedenken in dieser Beziehung vorgebeugt.

Hiegegen wurde von anderen Seiten geltend gemacht: Jede Definition sei für die Gesetzgebung mißlich; die Aufnahme einer solchen Begriffsbestimmung in das Gesetz könne aber gerade bei dem vorliegenden Rechtsge-

schäfte mehr als sonst zu den bedenklichsten Folgen Anlaß geben. Bei der Mannigfaltigkeit der in Betreff der Bodmerei bestehenden Ansichten lasse sich nicht erwarten, daß die Bodmereibriefe allenthalben und in jedem einzelnen Punkte im Einklange mit der aufzustellenden Definition abgefaßt würden. Dadurch entstehe die Gefahr, daß Bodmereibriefe, die in der Hauptsache unbedenklich seien, wegen des Mangels eines oder des anderen, in der Definition enthaltenen, und minder wesentlichen Punktes für gänzlich unwirksam oder doch nicht als gültige Bodmereibriefe anerkannt würden, während das Rechtsgeschäft vielleicht ohne die Definition füglich als Bodmerei aufrecht erhalten werden könnte. Dieses Bedenken sei um so gewichtiger, als in denjenigen Gebieten, in welchen die Bodmerei als eine Art von Assekuranz gegen Seegefahr angesehen werde, häufig die eine oder die andere Gefahr von dem Risiko des Bodmereigebers ausgenommen werde und schon eine solche Verabredung die Folge haben könnte, daß der Vertrag gar nicht als ein gültiger Bodmereivertrag anerkannt würde, obgleich an sich vielleicht nichts weiter gerechtfertigt wäre, als der Ausspruch, daß die betreffende Abrede unwirksam sei. Gesetzt in einem Bodmereibriefe sei die Kriegsgefahr ausgenommen, das Schiff aber jeder Kriegsgefahr glücklich entkommen, so würde es gewiß höchst bedenklich sein, wenn der außerdem völlig entsprechende Bodmereibrief wegen der eben erwähnten Nebenverabredung, auf die nunmehr gar nichts ankomme, nicht als ein gültiger Bodmereibrief anerkannt werden sollte, zumal Fälle denkbar seien, in welchen mit Vernichtung des Bodmereibriefs jeder anderweitige Anspruch des Gebers wegfalle.

Mit Rücksicht auf diese Erwägungen stellte ein Mitglied den Antrag, von der im Abs. 1 des Art. 562 der Anlage enthaltenen Begriffsbestimmung Umgang zu nehmen und lediglich auszusprechen, was als die gesetzliche Folge einer vom Schiffer im Nothfall eingegangenen Bodmerei zu betrachten sei, und demzufolge nachstehenden Antrag anzunehmen:

a. „Wenn der Schiffer im Nothhafen kraft seiner gesetzlichen Befugniß „auf Schiff, Fracht oder Ladung Bodmerei nimmt (Art. 451, 528 „des Redaktionsentwurfes), so trägt der Bodmereigeber jede Gefahr „des verbodmeten Gegenstandes und kann zur Zahlungszeit nur „aus diesem für Kapital, Prämie und Nebengebühren seine Befriedigung suchen."

Den Gegensatz dieses Antrags zu der von Seiten des Herrn Referenten vorgeschlagenen Definition glaubten mehrere Mitglieder darin finden zu müssen, daß es, wenn die Definition in das Gesetz aufgenommen würde,

dem Schiffer gar nicht gestattet wäre, eine Bodmerei wirksam unter anderen als den der Definition entsprechenden Verabredungen einzugehen, und jede andere Verabredung nicht als Bodmerei angesehen werden könnte, während durch den Antrag unter a nur ausgesprochen werde, was als die gesetzliche Folge einer vom Schiffer genommenen Bodmerei anzusehen sei, die Vereinbarung anderer, modifizirter Folgen aber, wie z. B. die Abrede, daß der Bodmereigeber eine gewisse Gefahr nicht laufen solle, nicht ausgeschlossen wäre, so lange nur überhaupt nach allgemeinen seerechtlichen Grundsätzen der rechtliche Begriff der Bodmerei vorhanden sei. Der Herr Antragsteller bemerkte jedoch, daß dies seiner Intention nicht entspreche, sondern auch von ihm beabsichtigt sei, zu bestimmen, daß die unter a statuirten Folgen einer vom Schiffer eingegangenen Nothbodmerei vertragsmäßig nicht abgeändert werden dürften, indem vom Ausschlusse einer Gefahr schon deshalb keine Rede sein könne, weil der Schiffer nicht Macht habe, den Rheder ꝛc. mit einer persönlichen Verpflichtung zu belasten, bei Anwendung der Bestimmung über die Haftbarkeit des Rheders mit dem der See anvertrauten Vermögen aber der Ausschluß einer einzelnen Gefahr keine praktische Bedeutung haben würde. Die Absicht gehe vielmehr dahin, nur dem Rheder oder Ladungseigenthümer, wenn dieselben bei dem Abschlusse einer Nothbodmerei einschritten, die Möglichkeit zu bieten, daß sie zur Erzielung eines minder drückenden Prämienausmaßes gewisse Gefahren selbst übernehmen könnten, ohne daß durch eine solche Nebenverabredung der Bestand des Vertrages, als eigentlicher Bodmerei, und dessen Beurtheilung nach den Grundsätzen dieses Titels ausgeschlossen würde, was nach dem Wortlaute der beantragten Definition allerdings nicht statthaft wäre.

In Folge der eben erwähnten Bemerkungen über etwaige, abweichende Verabredungen der Kontrahenten erstreckte sich die Debatte auch noch darauf, in wie weit der Antrag unter a zu der Auffassung Anlaß gebe, daß die Bodmerei eine Art von Assekuranz und der Schiffer berechtiget sei, die eine oder die andere Gefahr von dem Risiko des Bodmereigebers auszunehmen u. dgl. Um die hierüber entstandenen Differenzen abzuschneiden, erklärte der Herr Antragsteller, daß nach seiner Absicht die in dem Antrage erwähnte Tragung der Gefahr der verbodmeten Sache durch den Bodmereigeber nichts weiter als die Folge der Bestimmung des letzten Satzes des Antrags unter a sein solle, daß er demnach diesen letzten Satz: „so trägt der Bodmereigeber — — — suchen“ wie folgt amendire:

b. „so kann der Bodmereigeber zur Zahlungszeit seine Befriedigung

„für Kapital, Prämie und Nebengebühren nur aus dem verbod„meten Gegenstande suchen."

Von einem Mitgliede wurde zur Beseitigung jeder Mißdeutung darüber, ob andere als die unter a angegebenen Folgen der Bodmerei verabredet werden dürften oder nicht, beantragt,

c. in dem Antrag unter a nach den Worten: „Prämie und Nebengebühren" einzuschalten: „entgegenstehender Verabredungen ungeachtet."

Bei der Abstimmung wurde die Aufstellung einer Definition mit 6 gegen 4 Stimmen abgelehnt, das Amendement unter c mit 8 gegen 2 Stimmen und der Antrag unter a mit der Modifikation unter b mit demselben Stimmenverhältniß zum Beschluß erhoben.

Abs. 2 des Art. 562 der Anlage wurde ohne Beanstandung angenommen, jedoch nach den Worten: „ohne das Schiff" einzuschalten beschlossen: „und die Fracht", da die Gründe, welche Anlaß dazu gegeben hätten, daß man die Verbodmung der Ladung allein untersagt habe, auch dafür sprächen, dem Schiffer im Falle des Abs. 2 die Verbodmung der Ladung nur unter gleichzeitiger Verbodmung der Fracht zu gestatten; dies sei namentlich dann der Fall, wenn das Schiff nur noch einen geringen Werth habe, die laufende Fracht aber von großem Belang sei. Auf das Bedenken eines Mitgliedes, ob die ebenerwähnte Einschaltung nicht zu weit führe, da sich die Bestimmung auch auf die zwar noch laufende, aber im Voraus schon erhobene oder an einen Dritten cedirte Fracht erstrecken würde, ward im Laufe der Diskussion entgegnet, daß dies ganz angemessen erscheine, weil auch diese Fracht noch fortwährend der Seegefahr ausgesetzt sei und verloren gehen würde, wenn das Schiff und die Ladung vor Erreichung des Bestimmungshafens zu Grunde ginge, die Bodmerei also auch der Fracht zu Gute komme, weil endlich die aus der Bodmerei entspringenden Kosten mit um so größerem Rechte auch den Cessionar treffen würden, als auf ihn die Seegefahr übergehe und ihm nicht unbekannt bleiben könne, daß die Fracht dieser Gefahr noch fortwährend ausgesetzt sei.

Sodann wurde die Frage erörtert, ob auch die Fracht allein solle verbodmet werden können, und auf welche Frachtforderung die Bodmerei sich erstrecken dürfe. In Betreff der ersten Frage ergab sich keine Meinungsverschiedenheit, sie wurde vielmehr allgemein unter Hinweisung auf das praktische Bedürfniß, und mit der Bemerkung bejaht, daß hieraus, wie die Erfahrung lehre, sich auch nicht der geringste Uebelstand ergeben könne. Rücksichtlich der zweiten Frage wurde bemerkt: Nach einigen Seegesetzen dürfe nur die bereits verdiente Fracht verbodmet werden. Unter verdienter

Fracht sei aber nicht die bereits wohl erworbene, keiner Seegefahr mehr ausgesetzte Frachtforderung, also die Fracht für vollendete Reisen und abgelieferte Güter zu verstehen, sondern derjenige Theil der Fracht, welcher von der in der Ausführung begriffenen Reise und den noch im Schiffe befindlichen Waaren herrühre, bis zum Nothhafen oder Zwischenhafen nach Verhältniß der zurückgelegten zum noch bevorstehenden Theil der Reise berechnet, und, da sie noch der Seegefahr ausgesetzt sei, nur uneigentlich die verdiente Fracht genannt werde. Wenn die Verbodmung der noch nicht verdienten Fracht in mehreren Gesetzen verboten sei, so erkläre sich dies aus dem Prinzip der Versicherung, und da das letztere für die in Frage stehende Bodmerei des Schiffers unzweifelhaft nicht haltbar sei, so könne auch jenes Verbot nicht angenommen werden. Es empfehle sich übrigens, die Zulässigkeit der Verbodmung der noch nicht verdienten Fracht ausdrücklich auszusprechen, wenn auch der Ausdruck „verdiente Fracht" zu vermeiden wäre. Daß von der Verbodmung der einer Seegefahr nicht mehr ausgesetzten Fracht keine Rede sein könne, verstehe sich von selbst. Da in diesem Sinne auch die Herren Abgeordneten des Kaufmannsstandes sich aussprachen, wurde der Beschluß gefaßt, daß sich die Bodmerei auf bereits erworbene Frachtforderungen, die keiner Seegefahr mehr ausgesetzt seien, nicht solle erstrecken können, wohl aber auf die gesammte noch einer Seegefahr ausgesetzte Fracht, welche am Zahlungsorte fällig werde, wenn auch zur Zeit der Verbodmung für den Erwerb derselben durch theilweise Ausführung der Reise schon etwas geschehen sei. Zu

Art. 563

wurde zunächst anerkannt, daß Abs. 1 hinwegfallen müsse, nachdem zu Art. 562 der Antrag unter a und b angenommen worden sei.

Für die Aufrechthaltung des übrigen Inhalts des Artikels wurde geltend gemacht: Die unter Ziffer 1 enthaltene Bestimmung folge aus dem juristischen Wesen des Geschäftes. Die Bodmerei erscheine als ein gewagtes Geschäft. Nach den entsprechenden Bestimmungen des allgemeinen Civilrechtes sei demnach jeder Kontrahent wie bei allen gewagten Geschäften, so auch hier, dem anderen Kontrahenten bei Eingehung des Vertrags zu einer besonderen Treue und demzufolge zur Mittheilung aller Thatsachen verpflichtet, welche auf den Willen desselben, das Geschäft einzugehen, von Einfluß sein könnten, widrigenfalls dieser andere Kontrahent berechtigt erscheine, das Geschäft anzufechten. Diese Verbindlichkeit der Kontrahenten würde sich, wie bemerkt, zwar auf Grund des allgemeinen Civilrechts auch für die Bodmerei von selbst verstehen, es sei aber nicht allein zweckmäßig, dieselbe ausdrücklich im Seerechte zu sanktioniren, sondern sogar noth-

wendig, weil die Befugniß des Bodmereigebers, das Geschäft wegen Verschweigung oder Nichtanzeige relevanter Thatsachen anzufechten, nicht ganz allgemein, sondern nur für den Fall des Verlustes oder der Verringerung des Werths der verbodmeten Sache anzuerkennen sei, indem nicht abzusehen wäre, weshalb es zu einer Anfechtung des Geschäftes wegen unrichtiger Angaben des Schiffers 2c. sollte kommen dürfen, obschon die Sache vollständig nach der Intention des Bodmereigebers verlaufen sei. Die Bestimmung unter Ziffer 2 rechtfertige sich gleichfalls aus allgemeinen Grundsätzen. Nur von der Modifikation, daß es auf den Kausalverband zwischen der vertragswidrigen Handlung oder Unterlassung und dem Verlust oder der Verringerung nicht ankomme, lasse sich dies keineswegs behaupten. Die Modifikation sei aber nothwendig, weil der Nachweis eines solchen Kausalverbandes nur in den allerseltensten Fällen möglich, und somit das Recht des Bodmereigebers auf Anfechtung des Vertrags wegen Verletzung der fraglichen Verbindlichkeiten des anderen Kontrahenten ganz illusorisch sein würde. In dieser Bestimmung liege auch der Hauptgrund dafür, daß der Art. 563 nicht durch die Bestimmungen des gemeinen Rechtes über die actio de dolo überflüssig gemacht werde, weil zur Begründung der letzteren ebenfalls der Nachweis gehören würde, daß der dem Bodmereigeber entstandene Schade durch den dolus des Schiffers veranlaßt sei. Aehnliche Bestimmungen wie die des Art. 563 seien auch in anderen Gesetzgebungen enthalten, und auch in anderen Materien des Seerechts befolgt, in denen es sich um aleatorische Verträge handle, z. B. im Assekuranzrechte. Endlich müsse auch noch die wichtige Frage entschieden werden, was Rechtens sei, wenn der Schiffer seinen Obliegenheiten in Beziehung auf die vertragsmäßige Ausführung der Reise nicht aus freiem Entschlusse, sondern auf Grund besonderer Instruktionen des Rheders 2c. 2c. entgegengehandelt habe. In einem solchen Falle müsse, wie in Art. 563 proponirt sei, die Haftbarkeit des Schiffers auf denjenigen übergehen, der die betreffende Instruktion ertheilt habe, weil man dem Schiffer sonst die Macht einräumen müßte, die Befolgung der Instruktion abzulehnen, eine solche Unbotmäßigkeit des Schiffers aber unzweifelhaft von den bedenklichsten Inkonvenienzen begleitet wäre.

Von anderen Mitgliedern wurde die Streichung des Art. 563 befürwortet und hiefür geltend gemacht: Der Inhalt dieses Artikels sei, davon ganz abgesehen, ob er gerechtfertigt sei oder nicht, und mit Ausnahme der Schlußbestimmung, deren Sachgemäßheit anerkannt werden müsse, nur von sehr unbedeutendem praktischem Werthe. Das Recht, sich an den

Schiffer zu halten, werde dem Bodmereigeber in der Regel wenig nützen, da die Schiffer selten so vermögende Leute seien, um für die Ansprüche der Bodmereigeber aufkommen zu können. Auch der Umstand, daß sich der Bodmereigeber an den Verfrachter halten könne, wenn dem Schiffer ein Verschulden in Ausführung seiner Geschäfte zur Last falle, ändere hieran nichts, denn diese Haftbarkeit des Rheders erstrecke sich nicht weiter, als auf das der See anvertraute Vermögen, also auf diejenigen Objekte, auf welche der Bodmereigeber gewöhnlich ohnehin schon einen wohlbegründeten und sogar noch bevorzugten Anspruch habe, wenn die Bodmerei aufrecht erhalten bleibe. Der Inhalt des Artikels sei aber auch nicht gerechtfertigt. Vor Allem müsse bestritten werden, daß in allen Gesetzgebungen die Bestimmung enthalten sei, daß die Kontrahenten bei Abschluß gewagter Geschäfte mehr als in anderen Fällen zur Mittheilung relevanter Thatsachen verpflichtet seien. Eine solche Bestimmung würde im Allgemeinen auch zu weit führen, da sie zu dehnbar sei, um nicht zu der schwankendsten Rechtsanwendung Anlaß geben zu müssen. Darüber, was der Schiffer dem Bodmereigeber hätte anzeigen müssen, wenn er von jeder Haftbarkeit hätte frei bleiben wollen, würden die verschiedensten Erkenntnisse ergehen, und der Schiffer am Ende in Fällen in Anspruch genommen werden, in denen er nach seiner Ueberzeugung mit der größtmöglichen Sorgfalt und Offenheit gehandelt habe. Wie begründet diese Besorgniß sei, ergebe sich aus der praktischen Anwendung der Bestimmungen des Assekuranzrechtes über die Anzeigepflicht des Versicherten. Endlich gehe Art. 563 auch in so fern zu weit, als der Schiffer selbst dann haften solle, wenn kein Kausalzusammenhang zwischen der verschwiegenen Thatsache und dem eingetretenen Verlust ꝛc. nachgewiesen, sondern vielleicht sogar gewiß sei, daß letzterer durch die Thatsache nicht veranlaßt worden. Endlich würden, nicht, wie bei der Assekuranz, den eigentlich Interessirten, namentlich den Rheder, die Folgen der Nichtanzeige treffen, sondern den Schiffer. Soweit Art. 563 begründet sei, falle er mit den Bestimmungen des Civilrechts über die Folgen des dolus zusammen, seien somit die letzteren vollkommen ausreichend. Zur Unterstützung dieser Ausführungen wurden noch verschiedene Beispiele angeführt.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde endlich vorgeschlagen, den Inhalt der Ziffer 1 auf den Fall des dolus und den der Ziffer 2 auf den Fall zu beschränken, daß zwischen dem Verfahren des Schiffers und dem eingetretenen Schaden ein Kausalzusammenhang bestehe, demzufolge aus Ziffer 1 den Schlußsatz: „oder ohne sein Verschulden nicht unbekannt sein konnten" zu streichen, und Ziffer 2 wie folgt zu fassen:

d. „wenn durch seine Schuld der Verlust oder die Werthsverminde- „rung des verbodmeten Gegenstandes erfolgt ist."

Bei der Abstimmung wurde, da sich inzwischen ein Mitglied aus der Sitzung entfernt hatte, der Antrag auf Streichung des Schlußsatzes der Ziffer 1 mit 6 gegen 3 Stimmen, der Vorschlag unter d mit 6 gegen 3 Stimmen angenommen, zuletzt aber mit 5 gegen 4 Stimmen die Streichung des Art. 563 beschlossen.

Anlage.

Antrag.

An Stelle der Art. 534—550 des Entwurfs.

Art. 562 (Art. 534 und 550 des Entwurfs).

Die Bodmerei ist ein in den Fällen des Art. 451 und Art. 528*) dem Schiffer auf Schiff, Fracht oder Ladung gegen Zusicherung einer Prämie unter der Bedingung gegebenes Darlehen, daß die Zurückzahlung mit Prämie und etwaigen Verzugszinsen aus Schiff, Fracht oder Ladung nach Ankunft im Bestimmungshafen erfolgen soll.

In den Fällen des Art. 451 kann der Schiffer die Ladung allein und ohne das Schiff nicht verbodmen.

Art. 563 (Art. 535 des Entwurfs).

Der Darleiher (Bodmereigeber) kann sich wegen seiner Forderung nur an die verbodmeten Gegenstände halten.

Jedoch haftet der Schiffer für die Bodmereischuld einschließlich der Prämie im Falle des Verlustes oder der Verringerung des Werths der verbodmeten Gegenstände, auch persönlich:

1) wenn er bei Eingehung des Vertrags dem Bodmereigeber unrichtige Angaben über Thatsachen macht, die auf die Beurtheilung der Gefahr, welcher die verbodmeten Gegenstände ausgesetzt sind, Einfluß haben, oder wenn er solche Thatsachen, obschon sie ihm bekannt waren oder ohne sein Verschulden nicht unbekannt sein konnten, nicht anzeigt;

---

*) Die Art. 451 und 528 sind nach der Zählung des aus den wöchentlichen Redaktionssitzungen hervorgegangenen Entwurfs bezeichnet und am Schlusse des Antrags beigedruckt.

2) wenn er ohne Noth eine Handlung vornimmt oder vornehmen läßt, welche die Gefahr der Reise vergrößert oder den Verlust der verbodmeten Gegenstände herbeizuführen geeignet ist.

Die persönliche Verhaftung geht in diesem Falle auf den Rheder oder denjenigen über, in dessen Interesse die Bodmerei geschlossen ist, wenn dieselbe, obschon er von dem Sachverhältniß unterrichtet war, die Handlung angeordnet hat.

Art. 564 (Art. 537 des Entwurfs).

Die Höhe der Prämie ist ohne Beschränkung dem Uebereinkommen der Parteien überlassen.

Die Prämie umfaßt zugleich die Zinsen des Darlehens, wenn solche nicht besonders bedungen sind.

Art. 565 (Art. 538 des Entwurfs).

Die Bodmerei muß von dem Schiffer, nachdem die Nothwendigkeit derselben von dem Gerichte oder der zuständigen Behörde des Orts der Abschließung oder in deren Ermangelung von dem Landeskonsul und, wenn auch ein solcher nicht vorhanden ist, von dem Vornehmsten des Schiffsvolks urkundlich bescheinigt ist, schriftlich erklärt werden.

Der Bodmereibrief soll enthalten:

1) den Namen des Bodmereigebers;
2) den Betrag des Bodmereidarlehens;
3) den Betrag der Bodmereiprämie oder den Gesammtbetrag der zurückzuzahlenden Summe;
4) die Bezeichnung des verbodmeten Gegenstandes;
5) die Angabe des Schiffes;
6) die Reise oder die Reisen, auf welche die Bodmerei gegeben ist, mit Angabe des Bestimmungsortes oder des Ortes, an welchem die Zahlung erfolgen soll;
7) die Bezeichnung der Urkunde im Context als Bodmereibrief oder die Erklärung, daß das Darlehn auf Bodmerei gegeben ist, oder eine dem gleichlautende Erklärung;
8) den Tag und Ort der Ausstellung;
9) die Unterschrift des Ausstellers.

Art. 566 (Art. 539 des Entwurfs).

Sind bei der Verbodmung die Vorschriften des vorstehenden Artikels nicht befolgt, so sind die bei der Eingehung des Geschäfts zu Gunsten des Bodmereigebers namentlich in Ansehung der Prämie getroffenen Vereinbarungen unverbindlich. Der Gläubiger hat nur diejenigen Rechte, welche ihm zustehen würden, wenn der Schiffer zur Befriedigung des Bedürfnisses

ein einfaches Darlehen aufgenommen hätte (Art. 425, 454 des gedruckten Entwurfs).

Art. 567 (Art. 540 des Entwurfs).

Der Bodmereigeber trägt jede Gefahr der verbodmeten Sache.

Ist ein Anderes bedungen, so ist der Vertrag nicht nach den Regeln der Bodmerei zu beurtheilen.

(Art. 541 des Entwurfs fällt aus.)

Art. 568 (Art. 542 des Entwurfs).

Der Schiffer ist verpflichtet, dem Bodmereigeber von jedem dem verbodmeten Gegenstande zugestoßenen Unglücksfalle ungesäumt Anzeige zu machen. Unterläßt er dies, so ist er dem Bodmereigeber für jeden daraus entstehenden Schaden verantwortlich.

Art. 569 (Art. 543 des Entwurfs).

Der Bodmereigeber kann die Ausstellung des Bodmereibriefes in mehren Exemplaren verlangen.

Werden mehre Exemplare ausgestellt, so muß aus jedem erhellen, wie viele ertheilt sind.

Der Bodmereibrief kann durch Indossament übertragen werden, wenn er an Ordre lautet.

Gegen den Indossatar ist außer den in Art. 286 (285 des Entwurfs aus zweiter Lesung) erwähnten Einreden auch jeder Einwand zulässig, welcher in der Anfechtung des Geschäfts wegen unredlichen Verfahrens des Bodmereigebers sich gründet.

Art. 570 (Art. 544 des Entwurfs).

Zur Zahlungszeit ist dem durch ein Exemplar des Bodmereibriefes legitimirten Gläubiger die Bodmereischuld zu zahlen.

Melden sich mehrere gehörig legitimirte Bodmereibriefsinhaber, so sind sie sämmtlich zurückzuweisen, die Gelder gerichtlich oder in anderer sicherer Weise niederzulegen und die Bodmereibriefsinhaber, welche sich gemeldet haben, unter Angabe des Grundes hiervon zu benachrichtigen.

Wenn die Niederlegung nicht gerichtlich geschieht, so ist der Hinterleger befugt, über sein Verfahren und dessen Grund eine öffentliche Urkunde errichten zu lassen.

Art. 571 (Art. 545 des Entwurfs).

Die Zahlungszeit für die Bodmereischuld tritt, sofern nicht in dem Bodmereibriefe selbst eine andere Bestimmung getroffen ist, am achten Tage nach der Ankunft des Schiffs am Bestimmungsorte ein.

Von dem Zahlungstage an laufen kaufmännische Zinsen für die ganze Bodmereischuld.

Gegen Zahlung der Bodmereischuld ist der Inhaber des Bodmereibriefes zur Aushändigung und Quittirung desselben verpflichtet.

Art. 572 (Art. 536 und 546 des Entwurfs).

Die sämmtlichen verbodmeten Gegenstände haften dem Bodmereigeber solidarisch. Auch schon vor Eintritt der Zahlungszeit kann der Inhaber des Bodmereibriefes nach Ankunft des Schiffes am Zahlungsorte die Beschlagnahme der sämmtlichen verbodmeten Gegenstände nachsuchen.

Art. 573 (Art. 547 des Entwurfs).

Wird zur Verfallzeit die Bodmereischuld einschließlich der Prämie nicht bezahlt, so kann der Bodmereigläubiger nach Maßgabe der für die Ausübung des Pfandrechts geltenden Vorschriften die verbodmeten Gegenstände zu seiner Befriedigung in Anspruch nehmen.

Zum Nachtheil eines Dritten, in dessen Interesse die Bodmereischuld nicht eingegangen ist, und welcher den Besitz des verbodmeten Gegenstandes in gutem Glauben erlangt hat, kann der Gläubiger von seinen Rechten keinen Gebrauch machen. Der Schiffer darf den verbodmeten Gegenstand vor Befriedigung oder Sicherstellung des Gläubigers nicht ausliefern, widrigenfalls er dem letzteren für die ganze Bodmereischuld persönlich verantwortlich wird.

Art. 574 (Art. 548, 549 des Entwurfs).

Wird die Reise vor oder nach ihrem Wiederantritt aufgegeben, oder im Falle der Verbodmung der Fracht oder der Ladung die letztere nicht verschifft oder außerhalb des Bestimmungshafens gelöscht und nicht wieder eingeladen, so tritt die sofortige Fälligkeit der Bodmereischuld in gleicher Art ein, als wenn der Bestimmungshafen erreicht wäre. Ist der verbodmete Gegenstand in einem solchen Falle einer Seegefahr nicht ausgesetzt worden, so muß der Gläubiger eine verhältnißmäßige Herabsetzung der Prämie sich gefallen lassen.

Art. 575.

Die Anwendung der Vorschriften dieses Titels wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß der Schiffer, welcher das Schiff oder die Fracht verbodmet hat, zugleich Mitrheder ist.

Art. 576.

Die Vorschriften über die uneigentliche Bodmerei bleiben den Landesgesetzen vorbehalten.

Art. 451.

Zum Abschluß eines Bodmereigeschäfts ist der Schiffer ohne besondere Vollmacht befugt, jedoch nur, wenn es zum Zweck der Erhaltung des Schiffs und zum Zweck der Fortsetzung der Reise nothwendig, und nur in so weit, als zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist.

Die Gültigkeit des Geschäfts ist von der wirklichen Verwendung des Geldes zur Befriedigung des Bedürfnisses nicht abhängig.

Dieser Artikel findet Anwendung auch auf jedes andere Kreditgeschäft, welches in Gemäßheit des Art. 425 die Verhaftung des Rheders nur mit Schiff und Fracht zur Folge hat, ferner auf den Verkauf von Ladungstheilen. Der Fall der Verkaufs der Ladung im alleinigen Interesse des Abladers oder Empfängers wird hiedurch nicht berührt.

Art. 528.

Während der Reise hat der Schiffer für das Beste der Ladung nach Möglichkeit Sorge zu tragen.

Werden zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes besondere Maßregeln erforderlich, so liegt ihm ob, das Interesse der Ladungsbetheiligten als Vertreter derselben wahrzunehmen, wenn thunlich, die Anweisungen der Betheiligten einzuholen und nach Maßgabe derselben, in so weit es den Verhältnissen entspricht, sonst aber nach eigenem Ermessen zu verfahren und thunlichst dafür zu sorgen, daß die Ladungsbetheiligten von solchen Vorfällen und den dadurch veranlaßten Maßregeln schleunigst in Kenntniß gesetzt werden.

Er ist in solchen Fällen namentlich auch berechtigt, die Ladung ganz oder zum Theil zu löschen, äußerstenfalls, wenn ein erheblicher Verlust wegen drohenden Verderbs oder aus sonstigen Gründen anders nicht abzuwenden ist, zu verkaufen, oder Behufs Beschaffung der Mittel zu ihrer Erhaltung zu verbodmen, sowie im Falle der Anhaltung oder Aufbringung zu reklamiren.

Wird die Fortsetzung der Reise in der ursprünglichen Richtung durch einen Zufall verhindert, so ist er befugt, je nachdem es den Verhältnissen und den möglichst zu berücksichtigenden Anweisungen entspricht, die Reise entweder in einer anderen Richtung fortzusetzen, oder auf kürzere oder längere Zeit einzustellen, auch nach dem Abgangshafen zurückzukehren.

CCCI. Sitzung.

Hamburg, am 3. März 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute in der Berathung der Anlage zum vorigen Protokolle fortgefahren und

Art. 564

Abs. 1. ohne Beanstandung angenommen. Zu Abs. 2 wurde von einem Mitgliede anheim gegeben, denselben zu streichen, da es im Verkehre ganz ungebräuchlich sei, neben der Prämie Zinsen zu stipuliren, der Inhalt des zweiten Absatzes, oder doch des Satzes: „wenn solche nicht besonders bedungen sind" somit nur irre leiten könnte.

Es wurde jedoch entgegnet: Die ausdrückliche Erwähnung der Zinsen neben der Prämie sei unentbehrlich, weil nach Art. 273 des Entwurfs aus zweiter Lesung die Darlehen der Kaufleute, — und die Bodmereidarlehen würden doch hauptsächlich von Kaufleuten gegeben, — auch ohne besondere Verabredung verzinslich seien, somit aus Art. 273 unrichtige Folgerungen gezogen werden könnten; weil ferner ausgedrückt werden müsse, daß die Prämie nicht allein eine Vergütung für die Tragung der Gefahr des Bodmereikapitals, sondern zugleich eine Entschädigung für die Entbehrung des Kapitals sei, damit aus dem Umstande, daß der Bodmereigeber gar keine Gefahr habe tragen müssen, nicht das Recht hergeleitet werde, die Zahlung der Prämie ganz oder doch bis auf einen ganz geringfügigen Betrag zu verweigern, während sie doch nur bis auf den entsprechenden Zinsenbetrag reduzirt werden könne (vgl. Art. 574 der Anlage zum vorigen Protokoll). Schließlich wurde auch Abs. 2 angenommen und sodann noch von einem Herrn Abgeordneten hervorgehoben, daß nach seiner Auffassung die auf ausdrücklicher Verabredung beruhenden Zinsen jedenfalls nur dann die Vorrechte der Bodmerei haben könnten, wenn sie im Bodmereibrief bedungen seien, daß diese Vorrechte dagegen den auf einer mündlichen Nebenberedung beruhenden Zinsansprüchen nicht zukommen könnten. Bei Diskussion der

Art. 565 und 566

wurde zunächst von Seiten des Herrn Referenten vorgetragen: Nach den Bestimmungen des gemeinen Rechts sei die Bodmerei an keine besonderen

Formen gebunden. Wenn keine andere ausdrückliche Bestimmung die Genehmigung der Versammlung erlange, so werde es hiebei für das ganze Gebiet des deutschen Seerechtes sein Bewenden behalten, nachdem die Bodmerei als Handelsgeschäft bezeichnet und ausgesprochen worden, daß die Gültigkeit eines Handelsgeschäftes durch eine besondere Form nicht bedingt sei. Es lägen aber besondere Gründe vor, für den Bodmereivertrag eine Ausnahme anzuordnen. Diese Gründe seien, abgesehen davon, daß auch alle neueren Gesetzgebungen gewisse Formen für denselben vorgeschrieben hätten, hauptsächlich zweifacher Art. Einmal bedürfe es solcher Vorschriften zur Kontrole des Schiffers. Der Schiffer sei nur unter gewissen Voraussetzungen zur Eingehung eines Bodmereivertrags berechtigt. Wenn man die Interessen der Betheiligten, als deren Vertreter der Schiffer handle, nicht sehr gefährden wolle, müsse man eine Form vorschreiben, welche eine ausreichende Gewähr dafür biete, daß bei jeder einzelnen Verbodmung die erforderlichen Voraussetzungen auch wirklich vorhanden gewesen seien. Dies sei um so nothwendiger, wenn man den Grundsatz anerkenne, daß für die Legalität der Handlungen des Schiffers bis zum Nachweise des Gegentheils die Vermuthung spreche. Sodann bedürfe es aber auch im Interesse des Dritten besonderer schützender Formen. Der Bodmereivertrag berühre nicht blos die Rechte derjenigen, in deren Interesse er zunächst eingegangen sei, sondern er äußere zugleich seine Wirkungen gegen dritte Personen, indem der Bodmereigläubiger, solle anders der Zweck erreicht werden, mit einem eminenten, selbst die älteren Rechte beseitigenden Vorrechte ausgestattet werden müsse. Um so nothwendiger sei es daher, Vorsorge zu treffen, daß der Schiffer die ihm nothwendigerweise nun einmal einzuräumenden Befugnisse nicht mißbrauche. In der Regel werde ferner der Gläubiger sein Recht an einem Orte realisiren, welcher von dem der Eingehung des Geschäfts weit entlegen sei, und bei dieser Realisirung in vielen Fällen mit anderen Berechtigten in Konkurrenz treten. Gestatte man ihm, zur Begründung seines Anspruchs auf beliebige Beweise sich zu stützen, so seien höchst schädliche Verwickelungen und Weiterungen unvermeidlich, aber auch die Gefahr vorhanden, daß Beweise beigebracht würden, welche zum größten Nachtheil aller Betheiligten jeder Prüfung sich entzögen. Diese Gründe sprächen dafür, eine doppelte Form vorzuschreiben, die eine vorzugsweise bestimmt, zur Kontrole des Schiffers zu dienen, die andere, einen liquiden und unbedenklichen Beweis des Anspruchs des Gläubigers zu erlangen. In der ersten Beziehung müsse vorgeschrieben werden, daß die Bodmerei erst nach einer causae cognitio, welche den Nothstand urkundlich feststelle,

eingegangen werden dürfe, in der anderen, daß das Geschäft der schriftlichen Abfassung bedürfe. Bei Statuirung dieser Formvorschriften tauche aber auch noch die weitere Frage auf, welche Folgen die Außerachtlassung derselben haben solle, und hiebei sei eine dreifache Auffassung möglich. Man könne davon ausgehen, daß es dem Bodmereigläubiger zu überlassen sei, beim Mangel der vorgeschriebenen Formen, namentlich der vorausgehenden causae cognitio, die Rechtmäßigkeit seiner Ansprüche auf anderem Wege zu beweisen. Diese Auffassung empfehle sich jedoch augenscheinlich nicht, weil bei ihr der Zweck der erwähnten Formvorschriften größtentheils unerreicht bleibe. Man könne ferner auch aussprechen, daß beim Mangel der vorgeschriebenen Formen das ganze Geschäft nichtig und unwirksam sei, und der Gläubiger nur einen persönlichen Anspruch gegen den Schiffer erlange. Unverkennbar würde eine solche Bestimmung aber zu hart sein, auch würde sie mit dem bisher von der Versammlung bei anderen ähnlichen Fragen befolgten Systeme und nicht minder mit den Beschlüssen über die persönliche Verhaftung des Schiffers aus den von ihm geschlossenen Verträgen in Widerspruch stehen. Demgemäß scheine die dritte mögliche Auffassung vor den anderen den Vorzug zu verdienen, nach welcher das Geschäft beim Mangel der vorgeschriebenen Formen nur noch als ein einfaches Kreditgeschäft anzusehen wäre. Hiernach würde der Bodmereigläubiger nicht aller seiner Rechte, sondern nur der besonderen Vorrechte der Bodmerei, sofern solche anerkannt werden sollten, verlustig gehen, somit das besondere Vorzugsrecht vor anderen Gläubigern und den Anspruch auf die höhere Prämie verlieren und gleich jedem anderen Schiffsgläubiger nachweisen müssen, daß die Eingehung des Geschäfts nothwendig gewesen. Eine Bestimmung dieses Inhalts sei um so mehr gerechtfertigt, als in Folge des Grundsatzes, daß der Rheder für die Handlungen des Schiffers nur mit dem der See anvertrauten Vermögen hafte, eigentlich jedes Kreditgeschäft des Schiffers als eine Bodmerei ohne Vorzugsrechte erscheine. Mit Rücksicht hierauf seien die Vorschläge in der Anlage zum vorigen Protokoll abgefaßt, und außer einer der Eingehung der Bodmerei vorangehenden causae cognitio die schriftliche Errichtung des Bodmereivertrags unter der Androhung vorgeschrieben worden, daß außerdem der Bodmereigläubiger nur die aus einem gewöhnlichen Kreditgeschäfte folgenden Rechte habe. Zur Vermeidung irriger Auslegungen müsse jedoch noch bemerkt werden, daß es die Absicht der erwähnten Anlage keineswegs sei, zu Gunsten der Kontrahenten eine gesetzliche Präsumtion des Inhalts zu statuiren, daß nach vorgängiger causae cognitio nur noch,

wie dies nach der Ansicht der französischen Jurisprudenz der Fall sei, der Beweis der Kollusion zulässig wäre; es solle den Betheiligten vielmehr jeglicher Gegenbeweis vorbehalten bleiben. Endlich komme noch zur Frage, ob nicht in Betreff der Kundbarmachung der Rechte des Bodmereigläubigers besondere Bestimmungen aufzunehmen, da nach manchen Landesgesetzgebungen nur die kundbaren Pfandrechte gegen Dritte verfolgbar seien. Allein die hier in Rede stehende Bodmerei betreffend, die meist im Auslande eingegangen und nur auf der Reise abgeschlossen werde, ließen sich keine Formvorschriften erfinden, welche zugleich in jener Rücksicht genügen könnten. Den betreffenden Landesgesetzen müsse dadurch Rechnung getragen werden, daß man die Rechte des Gläubigers auf einen verbodmeten Gegenstand, wenn dieser nach Beendigung der Reise einmal in den Verkehr gebracht und in den Besitz eines gutgläubigen Dritten übergegangen sei, einigermaßen beschränke.

Hierauf wurde zunächst darüber diskutirt, ob eine vorgängige causae cognitio vorzuschreiben sei, und gegen eine solche Bestimmung geltend gemacht: Bisher seien in der Mehrzahl der deutschen Seestaaten gar keine Formvorschriften für die Bodmerei in Geltung gewesen und die Erfahrung habe hinreichend bewährt, daß hieraus keine praktischen Uebelstände hervorgingen. Auch im englischen und amerikanischen Rechte und in dem Rechte der sämmtlichen nordischen Länder seien solche Bestimmungen nicht enthalten. So lange sie nicht durch ein zweifelloses Bedürfniß geboten seien, möge man, wie dies die Versammlung auch in ihren bisherigen Berathungen befolgt habe, von Formvorschriften Umgang nehmen, da sie den freien Verkehr nothwendig beengen müßten. In dem vorliegenden Falle spreche aber nicht nur die Erfahrung gegen die Existenz eines solchen Bedürfnisses, sondern würden die Formvorschriften auch noch schädlicher als in vielen anderen Fällen sein, da sie unausbleiblich die Bodmerei auf deutsche Schiffe erschweren und die Schiffer der Möglichkeit, das nöthige Geld zu erlangen, berauben würden; denn je mehr Formalien bei Eingehung eines Geschäfts zu beobachten seien, desto ängstlicher müßten die Kapitalisten des Auslandes darüber werden, ob ihre Ansprüche auch sicher vor Gericht Anerkennung finden würden, und desto weniger gern würden sie sich dazu verstehen, auf deutsche Schiffe Bodmerei zu geben. Man könne es füglich den Bodmereigläubigern selbst überlassen, für ihre Sicherheit zu sorgen und sich für den Fall der Anfechtung ihrer Vorrechte mit den nöthigen Beweismitteln zu versehen. Eben so wenig, als die in Rede stehenden Vorschriften im Interesse des Bodmereigebers erforderlich seien, bedürfe es derselben im Interesse der Schiffsgläubiger. Einmal

seien nämlich Betrügereien des Schiffers nicht in dem Maße leicht, wie dies in der Anlage zum vorigen Protokolle vorausgesetzt zu werden scheine. Gegen die Unredlichkeit des Schiffers gäben die administrativen Maßregeln, denen sich jeder Schiffer beim Einlaufen in einen Hafen gegenüber der Hafenpolizei unterwerfen müsse, doch immerhin einen nicht unbedeutenden Schutz. Eine größere Sicherheit als diese Maßregeln und als die Verklarung, ohne welche der Schiffer doch niemals zur Aufnahme eines Bodmereikapitals werde schreiten dürfen, würde aber auch voraussichtlich die beantragte causae cognitio nicht bieten. Es sei schon bei früheren Gelegenheiten hervorgehoben worden, wie leicht es in vielen Seehäfen anderer Welttheile gelinge, von Seiten eines Gerichts oder eines Konsuls die amtliche Bestätigung einer Thatsache zu bekommen und wie wenig Glaubwürdigkeit solchen Bestätigungen häufig innewohne. Durch die causae cognitio werde demnach auch den Erörterungen und Verwickelungen im Bestimmungshafen, denen doch vorgebeugt werden sollte, kein Ende gemacht, und der beabsichtigte Zweck nicht erreicht. Zudem sei die Ausführung der in Rede stehenden Vorschriften in vielen Seeplätzen unmöglich, da es häufig an Gerichten, Konsuln ꝛc. gänzlich fehle. Auch die Folgen, die man an die Nichtbeobachtung der Vorschrift zu knüpfen gedenke, seien unbillig und hart. Es sei nicht abzusehen, weshalb der Bodmereigeber sein Vorrecht verlieren solle, trotzdem daß nachweisbar durch sein Geld Schiff und Ladung gerettet und den übrigen Gläubigern dasjenige Objekt erhalten worden sei, aus dem sie ihre Befriedigung zu suchen hätten. Auf die Gesetzgebungen der neueren Zeit könne man sich nicht mit Erfolg berufen, weil diese alle unverkennbar ein Bevormundungssystem befolgt hätten, von dem sich die Versammlung bisher aus guten Gründen fern gehalten habe. Auch liege kein Grund vor, für die Bodmerei mehr als für andere Kreditgeschäfte des Schiffers erschwerende Formen vorzuschreiben. Da alle Zinsbeschränkungen im Handelsgesetzbuche aufgehoben seien, der Schiffer also für ein einfaches Darlehen, für welches dem Darleiher gleichfalls Schiff und Fracht haften würde, beliebig hohe Zinsen versprechen und dem Darleiher somit unter dem Namen der Zinsen ebenso große Vortheile zuwenden dürfe, als ihm die Prämie bieten könnte, ferner ein absolutes Vorrecht der Bodmereiforderungen vor anderen Ansprüchen an das Schiff für jetzt wenigstens noch nicht anerkannt werden könne, seien solche Darlehen nicht minder gefährlich als Bodmereidarlehen mit Prämien, ja die letzteren seien weniger folgenreich als der Verkauf der Ladung und gleichwohl habe man weder für einfache Darlehen noch für den Verkauf der Ladung eine beengende Kontrole des Schiffers für erforderlich gehalten.

Zu Gunsten der in Rede stehenden causae cognitio wurde noch hervorgehoben: Daß ein Bedürfniß für die beantragte Vorschrift vorhanden sei, ergebe sich unter Anderem daraus, daß man sich in der neueren Zeit in mehreren Ländern, wo sie bisher nicht in Geltung gewesen, z. B. in Griechenland, veranlaßt gesehen habe, dieselbe neu einzuführen. Zwar hätten bis jetzt in denjenigen Seeplätzen, in denen das gemeine Recht Geltung habe, ähnliche Formvorschriften noch nicht bestanden; dies komme aber lediglich daher, daß das gemeine Recht überhaupt gar keine Formvorschriften für die Eingehung von Verträgen kenne, und eine Revision desselben noch nicht stattgehabt, aber nicht daher, daß man sich in diesen Seeplätzen auf Grund besonderer Berathungen über die vorliegende Frage von der Unzweckmäßigkeit der fraglichen Formvorschriften bis in die neueste Zeit überzeugt gehalten habe. Das gemeine Recht sei auf ganz andere faktische Verhältnisse berechnet gewesen, als jetzt vorhanden seien; und könne unter den jetzigen Verkehrsverhältnissen nicht mehr als maßgebend gelten. Aber abgesehen hievon, verdiene das System des gemeinen Rechtes, insofern dasselbe bei Verträgen von allen Formen absehe, keineswegs überall befolgt zu werden, habe vielmehr erfahrungsgemäß schon viele Unzuträglichkeiten nach sich gezogen. Im Allgemeinen könne man zwar recht wohl davon ausgehen, daß Formvorschriften für Eingehung der Verträge zu vermeiden seien. Wenn es sich aber nicht mehr blos um die Begründung einer Obligation zwischen den Kontrahenten selbst, sondern um die Begründung eines sachlichen Rechtsverhältnisses handle, das gegen Dritte zu wirken bestimmt sei, empfehle es sich sehr, gewisse Formen vorzuschreiben, und dadurch dem Rechtsverhältnisse selbst so wie der etwa erforderlich werdenden richterlichen Beurtheilung desselben eine sichere Grundlage zu geben. Wenn man sich auf das englische und amerikanische Recht berufen habe, so müsse man allerdings zugestehen, daß in diesen Rechten die in Rede stehende causae cognitio nicht ausdrücklich vorgeschrieben, und von den englischen Juristen das Prinzip der französischen Jurisprudenz entschieden abgelehnt werde, wonach gegen die amtliche Bestätigung der Nothwendigkeit einer Bodmerei nur noch der Beweis der Kollusion zwischen Schiffer und Bodmereigeber zulässig sei; aber erfahrungsgemäß würden in der Regel auch in England und Amerika Konstatirungen der Art, wie sie hier vorgeschrieben werden sollten, in den Rechtsstreiten dem Gericht vorgelegt, und vom Gerichte berücksichtigt, ein neuer Beweis dafür, daß sie sich als sachgemäß bewährt hätten. Für eine ausdrückliche Sanktionirung solcher Konstatirungen im Gesetze möge nun in England und Amerika bei der Freiheit ihrer Gerichte in Sachen des Beweises

kein Bedürfniß vorhanden sein, weil es dort den Richtern unbenommen sei, sich unter Umständen mit solchen Konstatirungen genügen zu lassen und sie als vollbeweisend zu erachten. Aber ganz anders verhalte sich die Sache in Ländern des gemeinen Rechtes. Die Gerichte würden dort ohne ausdrückliche gesetzliche Ermächtigung in den fraglichen Konstatirungen keine bis zum Beweis des Gegentheils fortwirkende Präsumtion erkennen dürfen, der Mangel einer solchen Ermächtigung werde somit immer Ergänzungen der Beweisführungen erforderlich machen und voraussichtlich zu einer Menge von Kredulitätseiden führen, deren Beseitigung man sich angelegen sein lassen sollte. Daß der Mangel der beantragten Vorschrift übrigens allerdings schon die bedenklichsten Uebelstände im Gefolge gehabt habe, sei durch die Erfahrung hinreichend dargethan, und wenn sie durch eine vorgängige causae cognitio nicht ganz beseitigt werden könnten, so würden sie doch wesentlich dadurch vermindert werden, wie letzteres in denjenigen Ländern hinlänglich erprobt sei, in denen dieselbe seit lange vorgeschrieben gewesen. Die Verklarung des Schiffers und die übrigen von der anderen Seite angedeuteten Maßregeln der Hafenpolizei könnten höchstens dagegen einige Sicherheit bieten, daß keine Bodmerei genommen werde, wo gar kein Bedürfniß für eine solche vorhanden sei, aber dagegen, daß statt der erforderlichen geringeren Summe eine viel größere entliehen werde, böten sie gar keinen Schutz. Der beantragten Vorschrift stehe es endlich nicht im Wege, daß in einzelnen Häfen weder Gerichte noch Konsuln vorhanden seien, denn äußerstenfalls bleibe immer die Kontrole durch die Schiffsequipage übrig. Daraus, daß die Versammlung bisher keine Formvorschriften bei anderen Verträgen aufgestellt habe, folge nichts gegen den vorliegenden Antrag, weil kein anderer Vertrag so gefährlich sei als die Bodmerei. Habe man bei Berathung des Art. 396 des preuß. Entwurfs eine vorgängige causae cognitio für erforderlich gehalten, wenn es sich um die Verbodmung eines Schiffsparts von Seiten der Mitrheder handle, um dadurch die Erfüllung der Verbindlichkeiten eines zahlungssäumigen Mitrheders herbeizuführen, so werde es derselben um so mehr in dem Falle bedürfen, wenn der Schiffer Bodmerei nehmen wolle. Gefährlicher aber als alle anderen Verträge und namentlich als die übrigen Kreditgeschäfte des Schiffers, ja selbst gefährlicher als der Verkauf der Ladung sei die Bodmerei deshalb, weil beim Verkauf der Ladung die Interessenten doch deren vollen Werth vergütet erhielten, während bei der Bodmerei die bedeutende Prämie jedenfalls verloren gehe und den älteren Schiffsgläubigern das Pfandobjekt, als einziges Zahlungsmittel, durch die jüngste Bodmerei thatsächlich ent=

zogen werde, endlich, wie bereits bemerkt, die Bodmerei zum Nachtheile der anderen Schiffsgläubiger nothwendig mit erheblichen Privilegien ausgerüstet werden müsse.

Im Laufe der Diskussion wurde auch die Frage berührt, ob und wie weit die der Diskussion unterstellte Bestimmung, wenn dieselbe in das allgemeine Seerecht aufgenommen werden sollte, auf die von deutschen Schiffern im Auslande genommenen Bodmereien Anwendung leiden würde. Ein Mitglied hielt dafür, daß diese Frage zu verneinen sei, da es sich in Wirklichkeit nur um eine Formvorschrift handle, die Bodmereiverträge aber gleich allen anderen Verträgen rücksichtlich ihrer Form nach den Gesetzen des Vertragsortes beurtheilt werden müßten. Andere von den Herren Abgeordneten waren der Meinung, die Frage sei zu bejahen, da es sich nicht blos um eine Form, sondern um die Voraussetzung handle, unter welcher allein der Schiffer zur Eingehung eines Bodmereivertrags berechtigt sei.

Bei der Abstimmung wurde die Frage, ob dem Bodmereivertrage eine causae cognitio rücksichtlich seiner Nothwendigkeit vorangehen müsse, mit 6 gegen 4 Stimmen verneint, worauf sich ein Mitglied vorbehielt, auf diese Frage bei Feststellung der Priorität der Bodmereiforderung zurückzukommen.

Hierauf wurde die Frage erörtert, ob für den Bodmereivertrag schriftliche Errichtung vorgeschrieben werden solle. In der Debatte über diesen Antrag wurden die bezüglich der eben erledigten Frage geltend gemachten Gründe und Gegengründe wiederholt in Betracht gezogen und für das Erforderniß der Schriftlichkeit außerdem noch hervorgehoben: Es sei ganz ungebräuchlich, einen Bodmereikontrakt ohne Errichtung einer schriftlichen Urkunde einzugehen; wenn die Schriftlichkeit vorgeschrieben werde, würde also das Gesetz nur dasjenige als nothwendig anerkennen, was der Verkehr schon längst für unvermeidlich angesehen habe. Schon der Assekuranzverhältnisse wegen sei die Errichtung einer Urkunde unentbehrlich. Niemand werde Bodmerei geben, wenn er nicht wisse, daß er sein Risiko versichern könne, versichern könne aber Niemand ohne Vertragsurkunde. Zu diesen Gründen komme aber auch noch die höchst wichtige Erwägung, daß die größte Gefahr vorhanden sei, daß ohne Erforderniß der Schriftlichkeit nachträglich manches einfache Kreditgeschäft für eine Bodmerei ausgegeben und durch Zeugen rc. rc. als solches erwiesen werden könne.

Von einer Seite wurde entgegnet: Die Vorschrift, daß der Bodmereikontrakt schriftlich errichtet werden müsse, sei durch die angeführten Gründe nicht ausreichend gerechtfertigt, und habe zu bedenkliche materielle Folgen, als

daß man sich für dieselbe entscheiden könnte; denn der Bodmereikontrakt als solcher würde alsdann, ungeachtet der bereits erfolgten Hingabe des Kapitals, nicht früher perfekt werden, als bis die Urkunde errichtet sei. Unter diesen Umständen scheine es empfehlenswerth, die Schriftlichkeit nicht als wesentliches Erforderniß der Bodmerei zu bezeichnen, sondern nur zu bestimmen, daß jeder Kontrahent das Recht habe, die Ausstellung einer Urkunde zu verlangen. Auch genüge diese Vorschrift zur Erreichung der Absicht, auf welche die für das Erforderniß der Schriftlichkeit geltend gemachten Gründe gerichtet seien.

Schließlich wurde jedoch mit 9 gegen 1 Stimme (der des Herrn Abgeordneten für Hannover) entschieden, daß der Bodmereikontrakt schriftlich errichtet werden müsse.

Hierauf wurde

Art. 566

der Anlage zum vorigen Protokolle, somit die Frage der Diskussion unterstellt, welche Folgen der Mangel der eben angeordneten Schriftlichkeit haben solle. Hiebei wurde zunächst wiederholt auf die einleitenden Bemerkungen des Herrn Referenten Bezug genommen, und sodann von einem Herrn Abgeordneten beantragt, nichts weiter zu bestimmen, als daß die Bodmerei vor Errichtung der schriftlichen Urkunde nicht vorhanden sei, über die weiteren Folgen aber keine Bestimmungen aufzunehmen. Der Herr Antragsteller ging hiebei davon aus, es sei unangemessen zu bestimmen, daß das der Bodmerei zum Grunde liegende Rechtsgeschäft so lange, als es noch nicht zur Bodmerei geworden, immer als einfaches Darlehen anzusehen sei; eine solche gesetzliche Interpretation würde nicht selten mit der eigentlichen Absicht der Kontrahenten in direktem Widerspruch stehen. Eventuell beantragte derselbe Herr Abgeordnete, aus Art. 566 den Satz: „so sind die bei der Eingehung — — unverbindlich" zu streichen, und den Schlußsatz zum ersten Satze zu ziehen, somit zu sagen: „so hat der Gläubiger diejenigen Rechte ꝛc. ꝛc.", weil nicht blos die zu Gunsten des Bodmereigebers getroffenen und mit der Bodmerei zusammenhängenden Vereinbarungen, wie die Verabredung einer Prämie ꝛc. ꝛc., sondern auch die ihm zum Nachtheil gereichenden Beredungen unwirksam sein müßten, so weit sie mit dem Wesen der Bodmerei zusammenhingen.

Ein anderer Herr Abgeordneter schlug in der Absicht, das Bedenken zu umgehen, daß nicht in allen Fällen ein eigentliches Darlehen der Bodmerei zum Grunde liege, vor, zu verordnen: „Der Gläubiger hat die Rechte, welche ihm abgesehen von der Bodmerei zustehen würden"; ein anderes Mitglied endlich proponirte in derselben Absicht, zu setzen: „Der Gläubiger hat

die Rechte, welche ihm abgesehen von der Ungültigkeit des Bodmereivertrags als solchen zustehen würden."

Gegen die beiden zuletzt erwähnten Anträge und den prinzipalen Antrag des zuerst erwähnten Herrn Abgeordneten wurde jedoch von mehreren Seiten eingewendet: Diese Vorschläge könnten dem Bedürfnisse nicht genügen, weil sie mehrere Fragen unerledigt ließen, deren Lösung dringend geboten sei. Wenn nämlich nichts weiter bestimmt werde, als daß die Bodmerei als solche nicht gültig sei, so bleibe der Zweifel übrig, ob dem Gläubiger, falls die verbodmeten Objekte nach der Auszahlung des Geldes, aber noch vor Errichtung der Urkunde zu Grunde gingen, die Bodmerei somit unmöglich mehr zu Stande kommen könne, die in Art. 566 ihm beigelegten Rechte oder ein persönlicher Anspruch gegen den Schiffer auf Rückgabe des Kapitals zustehe. Letzteres würde dann der Fall sein, wenn man davon ausginge, daß der Schiffer das Kapital gleichsam als eine zwischen beiden Kontrahenten stehende Person übergeben erhalte, um es nach dem Zustandekommen des Bodmereivertrags in den Nutzen des eigentlichen Bodmereinehmers zu verwenden; bei dieser Auffassung würde man annehmen können, daß der Schiffer das Geld zurückzugeben persönlich verpflichtet sei, wenn der Bodmereikontrakt nicht zu Stande komme. Um diese Streitfrage abzuschneiden, müsse entschieden werden, welche Rechte der Bodmereigeber habe, falls die Bodmerei nicht zu Stande komme. Die Bestimmung des Art. 566 sei nun keineswegs unrichtig, denn wenn auch nicht immer ein eigentliches Darlehen, so müsse doch immer eine **pecunia credita** der Bodmerei zum Grunde liegen, und wenn dem Schiffer das Kapital vor Errichtung der Urkunde gegeben werde, so erscheine er hiebei doch immer als Vertreter des Bodmereinehmers, und letzterer sei stets derjenige, dem Kredit gegeben werde. Uebrigens stehe nichts im Wege, statt: „ein einfaches Darlehen aufgenommen" zu setzen: „ein einfaches Kreditgeschäft eingegangen".

Ein Mitglied erklärte, ihm scheine die Schriftlichkeit nur wegen der Rechte Dritter erforderlich, die Folge der Unterlassung schriftlicher Errichtung könne demnach keine andere sein, als die, daß der Bodmereigeber der mit der Bodmerei verbundenen Vorrechte gegen Dritte verlustig werde; es sei nicht abzusehen, weshalb der Bodmereinehmer wegen des Mangels einer schriftlichen Urkunde von der Entrichtung der Prämie befreit und zu nichts weiter als zur Zurückzahlung des Kapitals mit gesetzlicher 6prozentiger Verzinsung verbunden sein solle. Das betreffende Mitglied schlug demnach vor, in diesem Sinne Beschluß zu fassen.

Gegen diesen Vorschlag wurde jedoch eingewendet: Abgesehen davon, daß noch dahinstehe, ob dem Bodmereigläubiger besondere Vorzugsrechte eingeräumt würden, sei es nicht richtig, daß lediglich die Rücksicht auf Dritte zur Statuirung der Schriftlichkeit Veranlassung gegeben habe, letztere sei vielmehr ebenso wohl im Interesse des Rheders und Ladungseigenthümers als in dem seiner Gläubiger nothwendig; die oben berührte Möglichkeit auf Grund der falschen Angabe, daß ein einfaches Kreditgeschäft eine Bodmerei sei, sich ungebührliche Vortheile zu verschaffen, erscheine gegenüber dem Rheder eben so gefährlich, als gegenüber den Schiffsgläubigern.

Gegen diese letztere Bemerkung wurde jedoch eingewendet, man täusche sich, wenn man die Darlehen, wofür blos die fortune de mer hafte, unter die gewöhnlichen kaufmännischen Kreditgeschäfte reihe, die nur einen Anspruch auf 6 pCt. Zinsen geben. Solche Darleihen, gleichviel ob ein Bodmereibrief darüber aufgesetzt werde oder nicht, seien nicht minder gewagte Geschäfte, die voraussichtlich nur gegen eine das gewöhnliche Zinsenmaß übersteigende Prämie zum Abschlusse kommen würden. Benehme man ihnen, weil sie nicht schriftlich errichtet wurden, den Charakter der Bodmerei, so könne man billigerweise die bedungene Prämie doch nicht herabsetzen und dies um so weniger, als das Geschäft durch das Hinwegfallen der Priorität für den Darleiher ein noch gewagteres werde.

In der Diskussion wurde auch noch der Fall berührt, daß das Bodmereikapital vor dem Verlust der zu verbodmenden Sache und der Errichtung der schriftlichen Urkunde zwar nicht ausbezahlt, aber in der Hoffnung auf die zugesicherte Auszahlung das Schiff reparirt worden sei u. dgl., und die Frage besprochen, ob in einem solchen Falle der Bodmereigläubiger zur nachträglichen Zahlung der Reparaturkosten verbunden sei. Die Ansichten gingen dahin, daß es vor Allem darauf ankomme, wer als der Kontrahent den Schiffszimmerleuten ꝛc. ꝛc. gegenüber erscheine, der Schiffer oder Bodmereigeber. Habe der Schiffer kontrahirt, so sei der Bodmereigeber in dem hier unterstellten Falle ohne Zweifel von der Verbindlichkeit zur Zahlung der Reparaturkosten befreit, und die Schiffsbaumeister ꝛc. hätten keine anderen Rechte, als wenn sie dem Schiffer ohne Aussicht auf ein Bodmereikapital kreditirt hätten.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag, als Folge einer Unterlassung der schriftlichen Errichtung lediglich den Verlust der Vorrechte des Bodmeristen gegen Dritte zu statuiren, mit 7 gegen 3 Stimmen abgelehnt, der Antrag, lediglich zu sagen, daß der Bodmereivertrag nicht

als vorhanden anzusehen sei, mit 9 gegen 1 Stimme abgelehnt, und der Art. 566 mit der eventuell beantragten Streichung des Satzes „so sind die — — unverbindlich" mit 6 gegen 4 Stimmen angenommen, der Redaktionskommission aber anheimgegeben, zu erwägen, ob statt: „Darlehen", „Kreditgeschäft" zu setzen sei.

CCCII. Sitzung.

Hamburg, am 5. März 1859.

In heutiger Sitzung wurde unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule in der Berathung der Anlage zum 300. Protokolle fortgefahren und zunächst die in Art. 565 behandelte Frage erörtert, was in Betreff des Inhalts des Bodmereibriefs vorzuschreiben sei.

Hiebei wurde von einem Herrn Abgeordneten im Hinblick auf die bei Berathung des Art. 308 und 484 des preuß. Entwurfs schon geltend gemachten Erwägungen statt: „der Bodmereibrief soll enthalten" zu setzen beantragt: „der Bodmereibrief enthält" oder: „die Parteien können verlangen, daß der Bodmereibrief enthält ꝛc."

Gegen diesen Antrag wurde jedoch eingewendet: Die bei Berathung der Art. 308 und 484 des preuß. Entwurfs angeführten Gründe könnten in dem vorliegenden Falle nicht für maßgebend erachtet werden, da weder beim Land- noch beim Seefrachtgeschäfte die Schriftlichkeit als nothwendige Vorbedingung einer gültigen Vertragserrichtung bezeichnet worden sei, sonach eben so wenig der Frachtbrief als das Konnossement auf die Gültigkeit des denselben zum Grunde liegenden Frachtgeschäfts Einfluß habe. Nachdem man aber einmal ausgesprochen habe, daß der Bodmereivertrag, um als solcher gültig zu sein, schriftlich errichtet werden müsse, sei es nicht zu umgehen, daß man auch vorschreibe, über welche Punkte sich die Urkunde verbreiten müsse, da man gewiß nicht zugeben könne, daß dem Gesetze entsprochen worden und der Bodmereivertrag gültig sei, wenn in der Urkunde wesentliche Erfordernisse des Geschäfts nicht erwähnt seien. Der entgegengesetzte Antrag würde nur dann allenfalls gerechtfertigt sein, wenn in dem Gesetzbuche eine Begriffsbestimmung

des Bodmereigeschäfts sich fände. Die Aufnahme einer Definition sei aber abgelehnt und hierin liege ein neuer Grund, den nothwendigen Inhalt des Bodmereibriefs näher anzugeben. Mit Rücksicht hierauf werde die Praxis voraussichtlich selbst dann annehmen, daß ein gültiger Bodmereibrief die im Gesetze aufgezählten Bestandtheile enthalten müsse, wenn der eben eingebrachte Antrag angenommen, und namentlich wenn gesetzt würde: „Der Bodmereibrief enthält.“

Hierauf wurde entgegnet: Zwar könne selbstverständlich nicht angenommen werden, daß dem Erforderniß der schriftlichen Vertragserrichtung schon dann genügt worden, wenn eine ganz unvollkommene Urkunde vorhanden sei, und ein Bodmereibrief, in welchem wesentliche Momente fehlten, werde eben darum an sich ungültig sein; die Frage aber, welche Momente als wesentliche zu betrachten seien, dürfe im Gesetze nicht ein für alle Mal entschieden werden und werde auch durch den eben eingebrachten Antrag offen gelassen. Denn wenn das Gesetz auch die Momente bestimme, welche auf Verlangen der Parteien in den Bodmereibrief aufzunehmen seien, und festsetze, daß der Bodmereibrief auf alle relevanten Punkte sich erstrecken müsse, so folge daraus noch nicht, daß nun auch alle im Gesetze aufgezählten Momente eine solche Bedeutung hätten, daß ohne sie der Bodmereibrief nicht zu Recht bestehe; es würden nur wenige Momente unter allen Umständen unentbehrlich erscheinen.

Nachdem hierauf noch der Herr Abgeordnete für Hannover erklärt hatte, daß er mit Rücksicht auf seine Abstimmung (vgl. Prot. S. 2562) sich der Theilnahme an der Berathung und Abstimmung über die Eingangs bezeichnete Frage enthalte, wurde mit 6 gegen 3 Stimmen entschieden, daß statt: „Der Bodmereibrief soll enthalten“ zu setzen sei: „Die Parteien können verlangen, daß der Bodmereibrief enthalte rc. rc.“

Bei Erörterung der einzelnen Bestandtheile des Bodmereibriefs wurde

Ziffer 1 des Art. 565 der Vorlage ohne Beanstandung angenommen; zu Ziffer 2 wurde der Ausdruck: „Bodmereidarlehen“ beanstandet, weil das dem Bodmereikontrakt zum Grunde liegende Rechtsgeschäft nicht immer ein eigentliches Darlehen sei, ja nicht einmal mit Grund verlangt werden könne, daß das Rechtsgeschäft immer vor Ausfertigung des Bodmereibriefs durch eine besondere Uebereinkunft der Kontrahenten in ein Darlehen verwandelt werde. Nach kurzer Diskussion, in welcher, jedoch nicht ohne Widerspruch, zu Gunsten der Anlage zum 300. Protokolle hervorgehoben wurde, daß sich auch alle anderen Gesetzgebungen der neueren Zeit eines ähnlichen Ausdrucks bedient hätten, und daß dieses auch richtig bleibe, wenn dem Geschäft ursprünglich ein Darlehen

nicht zu Grunde gelegen habe, indem in einem solchen Falle die ursprüngliche Schuld zur Vermeidung einer unnützen Hin- und Herzahlung in eine Darlehensschuld verwandelt erscheine, ward statt: „den Betrag des Bodmereidarlehens“ mit 8 gegen 1 Stimme zu setzen beschlossen: „den Betrag des auf Bodmerei gegebenen Kapitals.“ Der Antrag eines Herrn Abgeordneten, den Ausdruck: „Bodmereidarlehen“ beizubehalten, und in einem Zusatzartikel die Bestimmung des Art. 816 des spanischen Gesetzbuchs aufzunehmen, weil auch der Ausdruck: „Capital“ zu sehr auf eine Geldsumme hindeute, blieb ohne Unterstützung und wurde darum nicht weiter verfolgt.

Ziffer 3 und 4 blieben ohne Beanstandung. Zu

Ziffer 5 wurde von einem Mitgliede statt: „Angabe des Schiffs,“ „den Namen des Schiffs,“ von einem anderen Herrn Abgeordneten: „die Bezeichnung des Schiffs“ zu setzen beantragt. Nach kurzer Diskussion wurde der erste dieser Vorschläge mit 6 gegen 3 Stimmen abgelehnt, der letztere mit 6 gegen 3 Stimmen angenommen. Ein Vorschlag, zu bestimmen, daß auf Verlangen eines Kontrahenten im Bodmereibriefe auch der Nationalität des Schiffs Erwähnung zu thun sei, wurde wieder zurückgezogen, nachdem bemerkt worden war, daß eine Vorschrift dieses Inhalts in Kriegsfällen gefährlich werden könnte.

Zu Ziffer 6 wurde von einem Mitgliede die Streichung der Worte: „mit Angabe des Bestimmungsortes und des Ortes, an welchem die Zahlung erfolgen soll,“ beantragt, weil einerseits dasjenige, was mit diesen Worten ausgedrückt werden solle, schon in dem ersten Theile der Ziffer 6 enthalten sei, und andererseits das Gesetz mit Beibehaltung dieser Worte wenigstens unter Umständen zu weit gehen würde. Denn wenn der Bodmereibrief sich über die Reise aussprechen solle, für welche das Bodmereidarlehen bestimmt sei, könne dies nicht anders, als mit Angabe des Endpunktes geschehen, vorausgesetzt, daß ein solcher überhaupt schon festgesetzt sei. Falls aber ein solcher Endpunkt zwischen Verfrachter und Befrachter noch nicht ausgemacht worden, weil z. B. das Schiff erst noch einen Hafen anlaufen müsse, um dort seinen Bestimmungsort zu erfahren, so könne begreiflich auch das Gesetz nicht verlangen, daß derselbe schon bei Ausstellung des Bodmereibriefes angegeben werde. Enthalte das Gesetz gleichwohl die Vorschrift, daß die Angabe des Bestimmungsortes im Bodmereibrief verlangt werden könne, so stehe zu befürchten, daß der Schiffer auf Grund dieser Vorschrift vom Bodmereigeber genöthigt werde, auch in denjenigen Fällen den Bestimmungsort genau zu bezeichnen, in welchen die Festsetzung eines solchen dem In-

teresse des Befrachters oder des Verfrachters zuwiderlaufe. Der besonderen Erwähnung des Zahlungsortes bedürfe es ferner in Ziffer 6 gleichfalls nicht, weil es sich von selbst verstehe, daß der Bestimmungsort auch der Zahlungsort sei. Als hiegegen erinnert wurde, daß Letzteres nicht immer der Fall sei, vielmehr oftmals ein anderer Zahlungsort und ein anderer Bestimmungsort festgesetzt werde (z. B. Cuxhaven als Bestimmungsort, Hamburg als Zahlungsort), wurde eventuell die Streichung der Worte: „des Bestimmungsortes oder" beantragt.

Bei der Abstimmung wurde der primäre Antrag mit 6 gegen 3 Stimmen abgelehnt und der eventuelle mit 7 gegen 2 Stimmen angenommen.

Bei Berathung der Ziffer 7 wurde von einem Herrn Abgeordneten die Streichung beantragt und hiefür geltend gemacht: Der Inhalt der Ziffer 7 sei in die Anlage zum 300. Protokolle unter der Voraussetzung aufgenommen worden, daß bestimmt werden solle, was der Bodmereibrief unter allen Umständen enthalten müsse, um gültig zu sein; da nunmehr diese Voraussetzung nicht zutreffe und auch keine andere Gesetzgebung der neueren Zeit eine ähnliche Vorschrift enthalte, werde füglich von Aufnahme der Ziffer 7 Umgang genommen werden können. Auf den Einwand, daß alle neueren Gesetzgebungen dieselbe sachliche Bestimmung, nur mit anderen Worten enthielten, wenn sie vorschrieben, daß die Uebernahme der Seegefahr von Seiten des Bodmereigebers im Bodmereibrief zu erwähnen sei, müsse entgegnet werden, daß auf diese Gesetzgebungen hier nichts ankomme, weil sie von ganz anderen Grundsätzen in Ansehung des Wesens der Bodmerei ausgingen, als die Versammlung. Nach den mehr erwähnten Legislationen sei es nämlich ohne Beeinträchtigung des rechtlichen Charakters der Bodmerei zuläßig, einzelne Gefahren von dem Risiko des Bodmeristen auszuschließen; hieraus ergebe sich von selbst, daß der Bodmereibrief eine Bemerkung darüber enthalten müsse, ob der Bodmereigeber die ganze Gefahr übernehme oder nicht. Dies sei aber nach dem angenommenen Prinzip nicht erforderlich, da beschlossen sei, daß sich der Bodmereigeber wegen seiner Befriedigung immer nur an das verbodmete Objekt halten könne, somit in so fern alle Gefahren desselben tragen müsse. Eventuell wurde befürwortet, die Worte: „im Kontext" zu streichen, da nicht abzusehen sei, weshalb es nicht genügen solle, wenn der Bodmereibrief in der Ueberschrift als solcher bezeichnet sei.

Gegen die Streichung wurde, abgesehen von der bereits erwähnten Verweisung auf den Inhalt der übrigen Gesetzgebungen, noch geltend gemacht, daß die unzweideutige Charakterisirung der Urkunde als Bodmereibrief

erforderlich sei, um den Gegensatz der Bodmerei zu einfachen Kreditgeschäften hervorzuheben und Verwechslungen derselben vorzubeugen.

Ein Mitglied beantragte endlich, statt „oder eine dem gleichlautende Erklärung" zu setzen: „oder eine das Wesen der Bodmerei genügend bezeichnende Erklärung."

Bei der Abstimmung wurde der Antrag auf gänzliche Streichung der Ziffer 7 mit 7 gegen 2 Stimmen, und mit demselben Stimmenverhältniß die Streichung der Worte: „im Kontext" abgelehnt, mit 6 gegen 3 Stimmen aber statt: „oder eine dem gleichlautende Erklärung" „oder eine andere, das Wesen der Bodmerei genügend bezeichnende Erklärung" zu setzen beschlossen.

Ziffer 8 blieb ohne Beanstandung. Zu

Ziffer 9 wurde beantragt, auszusprechen, daß der Bodmereigeber die Beifügung einer beglaubigten Unterschrift des Bodmereinehmers verlangen könne, da dies zu seiner Sicherheit nicht wohl zu entbehren und mit der Praxis in Einklang stehe. Diesem Vorschlage wurde mit 8 gegen 1 Stimme stattzugeben beschlossen.

Hierauf brachte ein Herr Abgeordneter vor: Der Schiffer sei nur unter gewissen Voraussetzungen zur Eingehung eines Bodmereivertrags berechtigt. Von dem Vorhandensein dieser Voraussetzungen sei folgerichtig die Gültigkeit eines Bodmereigeschäfts gegenüber dem Rheder sowohl als dritten Personen abhängig, der Bodmereigeber somit verpflichtet, in so weit ihn nicht eine Präsumtion für die Legalität der Handlungen des Schiffers hiegegen schütze, die Existenz der fraglichen Voraussetzungen nachzuweisen. Unter diesen Umständen scheine es billig, daß der Bodmereinehmer verpflichtet werde, auf Verlangen des Bodmereigebers in der Vertragsurkunde zu erklären, auf welche Thatsachen hin er sich zur Aufnahme eines Bodmereikapitals berechtigt halte, damit der Geber dadurch in den Stand gesetzt werde, zu seiner Sicherheit die nöthigen Nachforschungen darüber anzustellen, ob die Angaben des Schiffers richtig seien, und sich mit den etwa erforderlichen Beweismitteln zu versehen. Auch im Interesse der anderen Betheiligten sei eine solche Bemerkung ohne Zweifel von großem Werth, da sie Anhaltspunkte für die Beurtheilung der Redlichkeit oder Unredlichkeit des Verfahrens des Schiffers biete und die Grundlage zu einem Gegenbeweis liefern könne. Es wurde deshalb beantragt, auszusprechen, daß auf Verlangen im Bodmereibriefe auch diejenigen Umstände angegeben werden müßten, welche die Aufnahme des Bodmereikapitals erforderlich gemacht hätten. Auf den Einwand, daß dieser Vorschlag nur wenig praktisches Interesse habe, weil die Angabe der erwähnten Umstände doch nur allge-

mein gehalten werden und sich nicht auf alle, möglicher Weise relevant erscheinenden Einzelnheiten erstrecken könne, weil ferner in denjenigen Fällen, in denen nicht ganz ordnungsmäßig verfahren sei, der Bodmereigeber gewiß unterlassen werde, die Aufnahme einer Bemerkung über die in Rede stehenden Umstände zu verlangen, ward von dem Herrn Antragsteller entgegnet: Die Aufnahme einer Bemerkung über die Veranlassung der Bodmerei oder die Weglassung derselben könne von großer Bedeutung für die Beurtheilung der Frage werden, ob dem Bodmereibrief die Kraft zukomme, zu Gunsten des Bodmereigebers eine Präsumtion zu begründen, oder nicht. Fehle es an einer solchen Bemerkung, so werde der Richter mit Recht an der Legalität der Handlungsweise des Schiffers ꝛc. zweifeln und deren ausdrücklichen Nachweis fordern, während er anderenfalls diese Legalität zu vermuthen keinen Anstand nehmen werde.

Die Richtigkeit der zuletzt erwähnten Bemerkung wurde von mehreren Seiten bestritten, auch gab dieselbe zu einer allgemeinen Besprechung der Frage Anlaß, welche Beweiskraft dem Bodmereibrief hinsichtlich der Legalität des Verfahrens der Kontrahenten, namentlich hinsichtlich der Nothwendigkeit des Eingehens des Vertrags, beizulegen sei. Es machte sich jedoch schließlich die Ansicht geltend, daß auf diese Frage vorerst nicht weiter einzugehen sei.

Bei der Abstimmung wurde mit 7 gegen 2 Stimmen entschieden, daß im Bodmereibrief auf Verlangen auch die Umstände anzugeben seien, welche die Aufnahme des Bodmereikapitals erforderlich gemacht hätten. Zu

Art. 567

wurde von einem Herrn Abgeordneten mit Rücksicht darauf, daß der Inhalt des ersten Absatzes schon in der für Art. 562 angenommenen Fassung enthalten sei, beantragt, statt des Art. 567 der Anlage zum 300. Protokolle folgende Bestimmung anzunehmen:

a. „Wenn der Bodmereigeber nach dem Vertrage nicht jede Gefahr „der verbodmeten Sache tragen soll, so kommt dieser Titel nicht „zur Anwendung."

Ein anderes Mitglied beantragte, statt des Art. 567 folgende Bestimmung anzunehmen:

b. „Der Bodmereigeber trägt jede Gefahr der verbodmeten Sache, „wenn nicht ein Anderes bedungen ist."

Gegen beide Anträge wurde jedoch von mehreren Seiten eingewendet: Sowohl der Vorschlag unter a als der unter b ständen mit den zu Art. 562 gefaßten Beschlüssen in direktem Widerspruch. Bei Berathung des zuletzt genannten Artikels habe die Versammlung zu wählen gehabt, ob sie

eine Definition des Bodmereivertrags aufstellen oder nur die Folgen bestimmen wolle, welche ein vom Schiffer abgeschlossener Bodmereivertrag haben müsse. Wäre das erstere geschehen, würden somit im Gesetze alle diejenigen Bestandtheile aufgezählt worden sein, ohne deren Vorhandensein ein Bodmereivertrag im Sinne des Gesetzes gar nicht als existent dürfte angenommen werden, und würde die Versammlung hiebei nach dem Vorschlag in Art. 562 der Anlage zum 300. Protokolle bestimmt haben, daß zum Bodmereivertrag die Verabredung gehöre, es solle das Darlehen nur aus der verbodmeten Sache bezahlt werden, so könnte dann, wenn ausgemacht worden, daß der Bodmereigeber nicht alle Gefahren der verbodmeten Sache zu tragen, sondern unter Umständen trotz ihres Untergangs einen Anspruch auf Bezahlung haben solle, die Existenz einer Bodmerei im Sinne des Handelsgesetzbuchs gar nicht angenommen werden, es würde somit in diesem Falle diejenige Entscheidung die richtige sein, welche in dem Antrage unter a in Vorschlag gebracht worden. Nachdem aber bei Art. 562 die Aufstellung einer Definition abgelehnt und beschlossen worden, nur die Folgen festzustellen, welche die Bodmerei dem Rheder gegenüber habe, nachdem ferner ausgesprochen sei, daß sich der Bodmereigeber entgegenstehender Verabredungen unerachtet nur an die verbodmete Sache halten dürfe, sei bereits entschieden, daß trotz des Vorhandenseins solcher Verabredungen über den Ausschluß der einen oder der anderen Gefahr vom Risiko des Darleihers eine Bodmerei vorhanden sein könne, daß aber mindestens der Rhederei gegenüber solche Verabredungen keine Wirkungen haben könnten, daß sie dem Rheder gegenüber als nicht vorhanden anzusehen seien, es sei also das Gegentheil sowohl von dem Antrag unter a, als von dem unter b bei Diskussion des Art. 562 beschlossen, und der ganze Inhalt des Art. 567 bereits erledigt; es werde deshalb dessen Streichung sich empfehlen. Der Antrag unter b habe aber, abgesehen hievon, noch ein anderes Bedenken gegen sich, insofern er von einer Tragung der Gefahr der verbodmeten Sache durch den Bodmereigeber spreche. Diese Fassung werde man voraussichtlich so verstehen, als sei der Bodmereigeber gewissermaßen Assekuradeur des verbodmeten Objekts, so daß seine Forderung in demselben Verhältnisse sich verminder, in welchem der Werth des verbodmeten Gegenstands sich verringere, daß z. B. der Verlust der Hälfte dieses Werthes stets auch die Herabsetzung der Forderung auf die Hälfte des Betrags mit sich bringe, wenn auch der ganze Betrag durch die gerettete Hälfte des Werths des Gegenstandes gedeckt wäre. Aus dem Bisherigen und namentlich aus dem Beschlusse zu Art. 562 dürfe jedoch nicht gefolgert werden, daß Nebenberedungen über den Ausschluß einer Gefahr &c. &c.

ein für alle Mal und gegen Jedermann ungültig seien. In Art. 562 handle es sich nur darum, die Folgen des Bodmereigeschäfts, über dessen rechtliche Existenz vom Richter nach den Grundsätzen des allgemeinen Seerechts zu urtheilen sei, der Rhederei gegenüber festzustellen. Wenn nun auch ausgesprochen worden, daß solche Verabredungen des Schiffers der Rhederei gegenüber unverbindlich seien, so folge daraus noch nicht, daß sie auch den Schiffer nicht verpflichten könnten. Habe sich in einem konkreten Falle der Richter dafür entschieden, daß, abgesehen von dem Ausschluß der einen oder der anderen Gefahr von dem Risiko des Bodmereigebers, ein gültiges Bodmereigeschäft vorhanden sei, so müsse man, vorausgesetzt, daß in Art. 562 wirklich nur eine Folge der Bodmerei festgesetzt und nicht eine Definition derselben aufgestellt werden solle, annehmen, es sei hiemit zugleich anerkannt, daß der Bodmereigläubiger an und für sich den Anspruch auf Bezahlung seines Darlehens und der Prämie selbst dann noch habe, wenn die verbodmete Sache in der ausgenommenen Gefahr untergegangen sei, und nur die Folge eintrete, daß dieser Anspruch nicht gegen den Rheder geltend gemacht werden dürfe, dagegen die Frage vorbehalten bleibe, ob dieser Anspruch nicht gegen den Schiffer verfolgbar sei und ob sich durch die betreffende Verabredung nicht der Schiffer selbst habe verpflichten wollen, gleichsam als Assekuradeur des Bodmereigebers für den Schaden aufzukommen, den er erleiden müsse, wenn das verbodmete Objekt in dieser oder jener Gefahr zu Grunde ginge, oder ob der Schiffer wegen Ueberschreitung seiner Vollmacht zu haften habe u. dgl. Sollte man dafür halten, daß sich dies nicht schon aus der Fassung des Art 562 ergebe, so könne jedes Mißverständniß dadurch fern gehalten werden, daß ausdrücklich gesagt werde, Art. 562 solle nur die Folgen der Bodmerei gegenüber dem Rheder und den übrigen Schiffsgläubigern festsetzen, und daß hinzugefügt werde, es sei nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu beurtheilen, ob und wie weit der Schiffer aus der Verabredung hafte, daß der Bodmereigeber die eine oder die andere Gefahr der verbodmeten Sache nicht laufen solle.

Von demjenigen Mitgliede, welches den Antrag unter a eingebracht hatte, wurde noch bestritten, daß der Inhalt des Art. 567 schon durch die Beschlußfassungen zu Art. 562 erledigt sei, da Art. 562 nach seiner Auffassung nichts mehr sage, als daß, wenn der Schiffer im Nothfalle eine Bodmerei eingehe, für die Bodmereischuld nur das der See anvertraute Vermögen hafte, weil nur dieses von dem Schiffer verpflichtet werden könne, und daß diese Folge als eine nothwendige, aus den beschränkten Befugnissen des Schiffers sich ergebende, durch eine Nebenbestimmung des

Vertrags nicht ausgeschlossen werden könne. Damit sei aber noch nicht gesagt, daß die Ausnahme einer Gefahr an sich ungültig sei. Sei z. B. nur die Fracht verbodmet und gehe diese durch die ausgenommene Gefahr verloren, so würde der Gläubiger immer noch an das Schiff sich halten können. Ferner wurde zu Gunsten des Antrags unter a noch angeführt, daß er denjenigen Gesetzgebungen am wenigsten präjudizire, in denen die Beibehaltung der uneigentlichen Bodmerei für nothwendig gehalten werde; für den Antrag unter b aber ward geltend gemacht, daß nicht abzusehen sei, weshalb man der bestimmt ausgesprochenen Absicht der Kontrahenten entgegentreten und den Ausschluß der einen oder anderen Gefahr vom Risiko des Bodmereigebers gegenüber dem Rheder verbieten und es z. B. unmöglich machen sollte, daß, wenn die Fracht allein verbodmet und in Folge der ausgenommenen Gefahr verloren gegangen sei, sich der Bodmereigeber doch an das übrige der See anvertraute Vermögen des Rheders halte.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag unter a mit 9 gegen 1 Stimme, der Antrag unter b gleichfalls mit 9 gegen 1 Stimme abgelehnt, und mit 8 gegen 2 Stimmen die Streichung des Artikels beschlossen. Ein Herr Abgeordneter behielt sich hierauf vor, auf Art. 562 zurückzukommen. Zu

Art. 568

wurde die Streichung gleichfalls beantragt, und geltend gemacht: Im Geschäftsverkehre herrsche die Ansicht nicht, daß der Schiffer die ihm hier auferlegte Verbindlichkeit habe; letztere sei auch ohne Zweifel von einem ganz geringen praktischen Nutzen und enthalte gleichwohl eine unverhältnißmäßig große Belästigung des Schiffers. In vielen Fällen würden die Bemühungen des Schiffers ohne Erfolg sein. Zu der Zeit, in welcher ein neuer Unfall eintrete, werde der Bodmereibrief sich nicht selten in der dritten, vierten Hand befinden, und weder der Schiffer noch der Bodmereigeber wissen, wer dermalen als Bodmereigläubiger betheiligt sei. Es sei nicht abzusehen, was es unter diesen Umständen nützen solle, wenn der erste Gläubiger von dem Schiffer über den Unfall Kenntniß erhalte, und mehr würde man doch billiger Weise nicht von ihm verlangen können. Auch habe der Bodmereigläubiger ein Interesse an dergleichen Mittheilungen fast ausschließlich nur in dem Falle, wenn der Schiffer in Folge eines neuen Unfalls wieder in einen Nothhafen einzulaufen, zu repariren und von Neuem Bodmerei zu nehmen gezwungen sei. Durch eine Mittheilung dieser Umstände könne der Bodmereigläubiger veranlaßt werden, die wiederholte Reparatur zu überwachen, nochmals selbst das erforderliche Geld zu beschaffen und dadurch soviel als möglich von dem ersten Bodmerei-

kapital zu retten. Es leuchte aber ein, daß gerade der Erreichung dieses Zwecks die Indossabilität des Bodmereibriefs entgegenstehe. Bis der Inhaber des Briefs, der vielleicht noch dazu weit von dem betreffenden Nothhafen entfernt wohne, Kenntniß von dem neuen Unfall erhalten und seine Dispositionen treffen könne, werde in der Regel die Reparatur bereits eingeleitet und das erforderliche Kapital durch eine neue Bodmerei beschafft sein. Ohnehin gebe es noch andere und sicherere Mittel, durch welche der Bodmereigläubiger Kenntniß von eigentlichen Unfällen des verbodmeten Schiffs u. dgl. erhalte, z. B. die in Handelszeitungen regelmäßig enthaltenen Schiffsnachrichten. Der Inhalt des Art. 568, der unverkennbar vom Assekuranzrechte hierher übertragen sei, könne zu den bedenklichsten Chikanen gegen den Schiffer Anlaß geben. Man könnte auf Grund desselben sogar verlangen, daß er von jeder Sturzsee Nachricht gebe, welche die verbodmete Ladung erreicht habe.

Ein Mitglied beantragte, den Artikel wenigstens auf den Fall zu beschränken, daß der Schiffer in Folge eines neuen Unfalls wiederholt genöthigt sei, einen Nothhafen anzulaufen, da der Schiffer doch nicht füglich gezwungen werden könne, blos zum Zweck einer solchen Benachrichtigung einen Hafen anzulaufen.

Ein anderes Mitglied hielt dafür, daß es aus allgemeinen merkantilischen Rücksichten angemessen erscheine, den Art. 568 anzunehmen, da jeder Geschäftsmann dabei interessirt sei, baldthunlichst von dem Verlauf seiner Angelegenheiten Kenntniß zu erlangen, und befürwortete die Beibehaltung des Art. 568 mit der Modifikation, daß der Schiffer t h u n l i c h s t den Bodmereigeber zu benachrichtigen verpflichtet sein solle.

Außerdem wurde für Art. 568 noch geltend gemacht, daß sein Inhalt, der offenbar nur dahin zu verstehen sei, daß der Schiffer den Unfall anzeigen müsse, wenn er es vermöge, also wenn er den Gläubiger kenne und an einem Orte sich befinde, wo eine Anzeige möglich sei, in dieser Beschränkung die erheblichsten Gründe für sich habe und zu keinem wesentlichen Bedenken führe. Es sei völlig unersichtlich, weshalb der Gläubiger in den meisten Fällen kein Interesse haben sollte, einen der verbodmeten Sache zugestoßenen Unfall alsbald zu erfahren, da dieselbe den einzigen Gegenstand seiner Befriedigung bilde und ihm noch mehr, als dem Eigenthümer daran gelegen sein müsse, von allem Ungewöhnlichen, was sich mit ihr zutrage, schleunigst in Kenntniß gesetzt zu werden, um wegen der möglichen Rettung u. dgl. die erforderlichen Anstalten treffen zu können. Es leuchte auch ein, daß er durch die sogenannten Schiffsnachrichten in vielen Fällen zu spät die nöthige Kunde erhalten werde. Endlich werde

dem Schiffer durch die Auferlegung der blosen Anzeigepflicht gewiß nicht zu viel angemuthet. Diese Verpflichtung verstehe sich sogar eigentlich eben so sehr von selbst als diejenige, die verbodmete Sache vor Unfällen nach Möglichkeit zu schützen. Ueberdies finde sich eine ähnliche Vorschrift auch in anderen Gesetzbüchern und im östr. Entwurf.

Schließlich wurde der Antrag, den Art. 568 auf den Fall zu beschränken, daß der Schiffer einen Nothhafen anzulaufen gezwungen sei, mit 6 gegen 4 Stimmen abgelehnt und mit 9 gegen 1 Stimme die Streichung des Artikels beschlossen.

CCCIII. Sitzung.

Hamburg, am 7. März 1859.

In heutiger Sitzung wurde unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule die Fassung der in der Sitzung vom 26. Februar angenommenen Bestimmungen festgestellt; sodann wurden die Protokolle der CCXCV. Sitzung vom 21. Februar, der CCXCVI. Sitzung vom 22. Februar, der CCXCVII. Sitzung vom 24. Februar, der CCXCVIII. Sitzung vom 26. Februar und der CCXCIX. Sitzung vom 28. Februar verlesen und genehmigt.

Hierauf wurde in der Berathung der Anlage zum 300. Protokolle fortgefahren und bei Diskussion des

Art. 569

Absatz 1 ohne Beanstandung angenommen. Zu

Abs. 2 wurde die Streichung beantragt, und hiefür geltend gemacht: Es sei in der Praxis ganz ungewöhnlich, ähnlich wie bei Wechseln ein Exemplar des Bodmereibriefs als prima, ein anderes als secunda, tertia ꝛc. ꝛc. zu bezeichnen, oder in jedem Exemplar ausdrücklich zu sagen, wie viele Exemplare überhaupt vorhanden seien. In der Regel werde ein einziges Original des Bodmereibriefs ausgefertigt und von diesem Original

noch die eine oder die andere beglaubigte Abschrift gemacht, ohne daß der Zahl dieser Kopien in dem Bodmereibrief Erwähnung geschehe. Diesem Verfahren entgegen zu treten, sei kein zureichender Grund ersichtlich und für die Aufnahme des in Rede stehenden Abs. 2 kein Bedürfniß vorhanden; im Gegentheile sei die Aufnahme desselben sogar bedenklich, weil sie zu der Auffassung führen könne, als solle der Bodmereibrief nicht gültig sein, wenn er darüber keine Auskunft gebe, ob und wie viele weitere Exemplare desselben ausgestellt worden seien.

Von anderen Seiten wurde vorgebracht: Abs. 2 gehe, wenn er nicht ganz entbehrlich sein sollte, jedenfalls zu weit, indem er verlange, daß genau angegeben werde, wie viele Exemplare ausgestellt worden seien. Wenn man dagegen einwende, es handle sich darum, zu bestimmen, daß im Bodmereibrief im Fall der Ausstellung mehrerer Exemplare ausdrücklich auf die kassatorische Klausel hingewiesen werden müsse, kraft deren durch Erfüllung auf das eine Exemplar hin alle übrigen ihre Geltung gegenüber dem Bodmereinehmer verlören, so würde für diesen Zweck, abgesehen davon, ob dies nicht besser direkt auszudrücken sei, schon die Bemerkung im Bodmereibrief genügen, daß mehrere Exemplare desselben vorhanden seien, oder daß das eine Exemplar das so und so vielte sei, da durch die eine, wie die andere dieser Bemerkungen der Inhaber hinreichend darauf hingewiesen werde, daß er nicht mit voller Sicherheit auf die Wirksamkeit seines Exemplars vertrauen dürfe, sondern gewärtig sein müsse, daß ihm der Inhaber eines anderen Exemplars zuvorkomme. Verlange man, daß im Bodmereibrief die Zahl der ausgestellten Exemplare genau angegeben werde, so mache man auch die nachträgliche Ausstellung eines neuen Exemplars an Stelle eines verloren gegangenen unmöglich, obschon hiefür kein zureichender Grund vorhanden sei.

Gegen diese Anträge wurde eingewendet: Wenn eine Schuldurkunde in mehreren Exemplaren ausgestellt werde, so müsse nothwendig jedes einzelne Exemplar ergeben, wie viele ertheilt seien, weil sonst ungewiß bleibe, auf welches Geschäft sich jedes einzelne Exemplar beziehe. Es mache hiebei keinen Unterschied, ob die kassatorische Klausel ausdrücklich beigefügt, oder kraft gesetzlicher Vorschrift vorausgesetzt werde. Zugleich handle es sich darum, auszudrücken, daß, falls mehrere Exemplare des Bodmereibriefs ausgestellt würden, im Bodmereibrief selbst darauf hingewiesen werden solle, wie viele Exemplare der Gläubiger in Händen haben müsse, um mit voller Sicherheit auf Zahlung der Schuld rechnen zu können. Man dürfe nicht zugeben, daß ein Inhaber des Bodmereibriefs durch die Verschweigung des wahren Sachverhalts irriger Weise zu dem Glauben

veranlaßt werde, er habe die Konkurrenz des Inhabers eines anderen Exemplars nicht zu besorgen. Die nachträgliche Ausstellung eines neuen Exemplars könne eben deshalb noch weniger in dem Maße erleichtert werden, wie dies von der anderen Seite beabsichtigt sei. Habe der Schiffer z. B. nur ein einziges Exemplar ausgestellt, so dürfe er dem Ansinnen des Bodmereigebers, ein neues Exemplar auszustellen, weil das erste angeblich verloren gegangen, nicht ohne vorherige Amortisation des verlorenen genügen, weil der Inhaber des letzteren, wenn es doch zum Vorschein kommen sollte, durch die Ausstellung eines neuen Exemplars, auf welches zu rechnen er gar keinen Grund hatte, in seinen Rechten nicht beeinträchtigt werden könne. Uebrigens solle keineswegs ausgesprochen werden, daß der Bodmereibrief ungültig sei, wenn dem Abs. 2 nicht Genüge geschehen; die Folge der Uebertretung dieser Vorschrift werde vielmehr nur darin bestehen, daß unter Umständen der Rheder oder Schiffer die mehreren, etwa vorkommenden Exemplare zu vertreten hätte. Die vorgeschlagene Bestimmung stehe endlich auch mit derjenigen in Einklang, welche für den Fall der Ausstellung mehrerer Konnossementsexemplare beschlossen sei.

Bei der Abstimmung wurde die Streichung des Abs. 2 mit 8 gegen 2 Stimmen abgelehnt und die Fassung der Anlage zum 300. Protokolle angenommen.

Abs. 3 wurde gleichfalls ohne Beanstandung angenommen, indem man dafür hielt, daß die Indossabilität der Bodmereibriefe zwar nicht deshalb, weil dieselben etwa häufig Gegenstand eines kaufmännischen Umsatzes gleich den Wechseln wären, sondern darum unentbehrlich erscheine, weil der Bodmereigeber nur selten in Person mit Einhebung seiner Forderung sich zu befassen im Stande sei, sondern regelmäßig eines Vertreters oder einer Mittelsperson und in dieser Beziehung das Geschäft einer Erleichterung bedürfe, wodurch zugleich das Interesse des Nehmers gefördert werde.

Zu

Abs. 4

wurde geltend gemacht: In manchen Gesetzgebungen seien alle diejenigen Bestimmungen, welche mit der Indossabilität des Wechsels zusammenhingen, auch auf die Bodmereibriefe ausgedehnt worden, so namentlich auch die Vorschriften über den Regreß ꝛc. ꝛc. In Deutschland sei indeß diese ausgedehnte Anwendung der Bestimmungen des Wechselrechts auf Bodmereibriefe niemals gebräuchlich gewesen, auch empfehle es sich nicht, im Gesetze ähnliche Anordnungen zu treffen. Im Allgemeinen werde es demnach bei denjenigen Vorschriften zu belassen sein, welche in Betreff der Indossabilität in den Art. 285 und 287

des Entwurfs aus zweiter Lesung enthalten seien. Ein Punkt bedürfe hiebei jedoch noch einer besonderen Erwägung. In Art. 285 des erwähnten Entwurfs Abs. 2 sei bestimmt, daß bei indossablen Urkunden der Verpflichtete nur solcher Einreden sich bedienen könne, welche ihm nach Maßgabe der Urkunde selbst oder unmittelbar gegen den jedesmaligen Kläger zuständen. Wenn diese Bestimmung auch auf die indossablen Bodmereibriefe ausgedehnt würde, so wäre die Folgerung möglich, daß dem dritten Inhaber einer solchen Urkunde auch der Einwand nicht mehr entgegengesetzt werden könne, es sei die Bodmerei ohne das Vorhandensein der vorgeschriebenen Voraussetzungen aufgenommen worden. Hiedurch würden aber die heilsamen Vorschriften, daß der Schiffer nur im Falle der Noth &c. Bodmerei nehmen dürfe, auf das Leichteste umgangen werden können und völlig illusorisch sein. Jener Folgerung lasse sich zwar entgegensetzen, daß der Einwand, der Schiffer sei die Bodmerei ohne Noth eingegangen, gegen die Legitimation des Dritten gerichtet sei, welcher als Vertreter und im Namen des Schuldners gehandelt habe, also auch trotz der Indossabilität der Schuldurkunde noch gegen den Indossatar zulässig bleiben müsse. Allein es erscheine räthlich, zur Vermeidung eines möglichen Mißverständnisses, welches die größten Nachtheile herbeiführen, und eine unerhörte Neuerung im Seerechte einführen würde, die Zulässigkeit des Einwandes ausdrücklich auszusprechen. Der in Absatz 4 enthaltene Vorschlag genüge aber nicht mehr, nachdem die in Art. 565 der Anlage zum 300. Protokolle vorgeschlagene Anordnung der unbedingten Nothwendigkeit einer vorherigen Konstatirung der entsprechenden Voraussetzungen der Bodmerei die Genehmigung der Versammlung nicht erlangt habe. Demgemäß werde beantragt, den vierten Absatz dahin zu fassen:

a. „Gegen den Indossatar ist außer den in Art. 285 (des Entwurfs „aus zweiter Lesung) erwähnten Einreden auch der Einwand zu„lässig, daß ein genügender Grund zur Eingehung der Bodmerei „nicht vorgelegen habe."

Ein Mitglied, welches diesem Vorschlag beitrat, schlug vor, statt: „ein genügender Grund" zu setzen: „die erforderlichen Voraussetzungen", da der erste Ausdruck zu eng aufgefaßt und namentlich so ausgelegt werden könnte, daß Einwendungen in Betreff der Größe der durch Bodmerei entnommenen Summe gegenüber den Indossataren nicht zulässig seien, wenn ein genügender Grund zur Eingehung der Bodmerei überhaupt vorhanden gewesen.

Von anderen Seiten wurde bemerkt, daß die in Abs. 4 behandelte Frage nicht früher erledigt werden könne, als bis entschieden sei, welche

Einreden der Bodmereigeber selbst sich gefallen lassen müsse, namentlich wen die Beweislast über das Vorhandensein der gesetzlichen Voraussetzungen der Bodmerei treffe, ob den Bodmereigeber ungeachtet des Vorhandenseins eines entsprechenden Bodmereibriefs oder, ob der Rheder beziehungsweise, ob frühere Schiffsgläubiger den Mangel dieser Voraussetzungen zu erweisen schuldig seien.

Es wurde jedoch von mehreren Mitgliedern eingewendet, diese Frage habe bereits ihre Erledigung gefunden, nachdem beschlossen worden, daß die Gültigkeit der Bodmerei von dem Vorhandensein eines Nothstandes ꝛc. abhängig sein solle, und nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen und abgesehen von einer ausdrücklichen anderen Bestimmung, derjenige die Gültigkeit eines Geschäfts beweisen müsse, welcher Rechte auf dasselbe begründen wolle.

Von anderen Mitgliedern wurde hervorgehoben: Wenn man dem Bodmereigeber zumuthe, bei Geltendmachung seines Anspruchs gegenüber dem Rheder oder gegenüber einem mit dem Bodmeristen konkurrirenden Schiffsgläubiger den Nachweis zu liefern, daß bei Eingehung des Bodmereigeschäfts alle gesetzlichen Voraussetzungen vorhanden gewesen seien, so gerathe man mit der durch die Erkenntnisse der angesehensten deutschen Gerichtshöfe befestigten Praxis in Widerspruch; auch würde sich dann kaum noch Jemand dazu verstehen, auf deutsche Schiffe Bodmerei zu geben; die deutschen Schiffer würden dadurch völlig kreditlos gemacht. Denn wenn sich auch ein Bodmereigeber für seine Person hinreichend überzeugt hätte, daß allen gesetzlichen Anforderungen genügt sei, so könne er doch keine Sicherheit dafür haben, daß die ihm zu Gebote stehenden Beweismittel bei der dereinstigen Geltendmachung seines Anspruchs ausreichend befunden würden. Noch weniger würde sich Jemand dazu herbeilassen, einen Bodmereibrief zu erwerben, die Indossabilität der Bodmereibriefe werde dadurch völlig illusorisch. Gerade mit Rücksicht auf diese Schwierigkeiten sei die Annahme des in Art. 565 empfohlenen vorgängigen Verfahrens wünschenswerth gewesen, da man alsdann füglich dem Bodmereigeber die Beweislast hätte abnehmen und auf den Bodmereinehmer und dessen Schuldner übertragen können, weil die fragliche causae cognitio einige Sicherheit für die Einhaltung der vom Gesetze gesteckten Grenzen geboten hätte. Wie bereits bei Art. 565 hervorgehoben worden, sei zwar allerdings auch im englischen Rechte eine vorgängige causae cognitio nicht vorgeschrieben und dem Bodmereigeber die Beweislast nicht abgenommen worden, allein im englischen Rechte werde der Zweck, um dessen Erreichung es sich hier handle, dadurch erreicht, daß der dem Bodmereigeber obliegende Nachweis nicht nach strengen Beweisregeln abgemessen, sondern von einer Jury geprüft werde, welche

sich in der Regel, vorbehaltlich des Gegenbeweises, mit den Beurkundungen der Konsulate begnüge. Bei dem dermaligen Stande der meisten deutschen Prozeßgesetzgebungen aber, in denen in der Regel noch feste Beweisregeln Geltung hätten, sei es mindestens sehr zweifelhaft, ob der Bodmereigeber vor deutschen Gerichten ohne besondere, dem entsprechende, gesetzliche Bestimmungen zu demselben Resultate gelangen könne. Unter diesen Umständen empfehle sich der Antrag, es zwar im Allgemeinen dabei zu belassen, daß der Bodmereigeber den Beweis in Betreff des Vorhandenseins der gesetzlichen Voraussetzungen der Bodmerei zu erbringen schuldig sei, aber zugleich in einem Zusatz zu bestimmen, daß, wenn der Eingehung des Kontrakts eine solche causae cognitio vorangegangen sei, wie sie in Art. 565 vorgeschlagen worden, durch den Bodmereibrief, bis zum Nachweis des Gegentheils, die Vermuthung der Legalität der Bodmerei begründet werde. Durch diesen Vorschlag würden die Vortheile erreicht, auf welche es in Art. 565 abgesehen gewesen sei, und die Nachtheile vermieden, welche die unbedingte Vorschrift, daß es der causae cognitio zur Gültigkeit der Bodmerei bedürfe, nach sich ziehen könnte.

Auf den Einwand, daß nicht abzusehen sei, weshalb für die Bodmerei in Betreff der hier besprochenen Frage etwas Anderes statuirt werden solle, als bei einfachen Kreditgeschäften des Schiffers, da auch deren Gültigkeit von dem Vorhandensein eines Nothstandes abhängig sei, und diese Kreditgeschäfte, wie schon bei Berathung des Art. 565 angeführt worden, eben so folgenreich seien als Bodmereiverträge, daß also die beantragte Bestimmung entweder gar nicht angenommen werden dürfe, oder konsequent auch auf einfache Kreditgeschäfte ausgedehnt werden müsse, ward entgegnet: Die Rücksicht auf die Indossabilität der an Ordre lautenden Bodmereibriefe, der Umstand, daß die Bodmereibriefe sich in der Regel auf größere Summen erstreckten, als die einfachen Kreditgeschäfte, welche letzteren wenigstens für größere Beträge kaum anders eingegangen würden, als wenn der Gläubiger dem Schuldner auch ein gewisses persönliches Vertrauen schenke, endlich die Rücksicht auf das Vorzugsrecht, das man der Bodmereiforderung in der Folge zuzugestehen nicht umhin könne, seien Gründe genug, um die beantragte Zusatzbestimmung zwar für die Bodmerei, aber nicht zugleich für die einfachen Kreditgeschäfte des Schiffers anzunehmen.

Bei der Abstimmung wurde, indem man die Berathung darüber vorbehielt, ob eine ähnliche Bestimmung auch für einfache Kreditgeschäfte zu treffen sei, mit Stimmeneinhelligkeit entschieden, daß der Bodmereigeber und der Indossatar zwar im Allgemeinen das Vorhandensein der gesetzlichen

Voraussetzungen der Bodmerei zu beweisen haben solle, daß jedoch, falls der Eingehung des Bodmereivertrags eine causae cognitio im Sinne des Art. 565 vorangegangen sei, durch den Bodmereibrief die Präsumtion der Legalität der Bodmerei vorbehaltlich des Gegenbeweises begründet werde.

Abs. 4 des Art. 569 wurde hierauf in der Fassung unter a mit der Modifikation, daß statt des Ausdrucks: „ein genügender Grund" der Ausdruck: „die erforderlichen Voraussetzungen" zu wählen sei, mit allen Stimmen angenommen.

Ob und in wie weit in Folge der heute gefaßten Beschlüsse eine Ergänzung des Art. 285 nöthig sei, wurde einer späteren Berathung vorbehalten.

CCCIV. Sitzung.

Hamburg, am 8. März 1859.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute bei Fortsetzung der Berathung über die Anlage zum 300. Protokolle

Art. 570

ohne Beanstandung angenommen, jedoch der Redaktionskommission anheimgegeben, eine Fassung zu wählen, durch welche das Mißverständniß, welches bei der jetzigen Redaktion des Artikels möglich sei, hinreichend ausgeschlossen werde, als könne die Forderung des Bodmereigläubigers auf Bezahlung der Bodmereischuld ohne Rücksicht auf den Werth der verbodmeten Sache und, falls der Bodmereinehmer zur Bezahlung der Bodmereischuld nicht bereit sei, überhaupt auf etwas Anderes als auf Deckung derselben aus dem Erlös der verbodmeten Sache gehen. Bei Berathung des

Art. 571

wurde zunächst der Ausdruck: „Bestimmungsort" beanstandet und geltend gemacht: Es stehe zu befürchten, daß dieser Ausdruck irrig ausgelegt werde. Unverkennbar sei hier unter dem Bestimmungsort nicht derjenige Ort zu verstehen, welcher bei dem Frachtvertrag und den Bestimmungen über

den letzteren hierunter verstanden werden müsse, sondern derjenige Hafen, in welchem nach der Absicht der Kontrahenten beim Abschluß des Bodmereikontraktes die Gefahr, welche der Bodmereigeber zu tragen habe, endigen solle. Eine Verwechslung beider Bedeutungen des Ausdrucks: „Bestimmungsort" scheine nicht genügend ausgeschlossen zu sein; es werde sich deshalb empfehlen, eine andere Fassung zu wählen und den Bestimmungsort, um den es sich hier handle, näher zu bezeichnen. Bei einem Bodmereikontrakt über die Ladung verstehe es sich nun von selbst, daß der Hafen, in welchem die Ladung zu löschen sei, als Bestimmungsort erscheine, bei Verbodmung eines heimkehrenden Schiffs werde stets der Heimathshafen, bei Verbodmung eines in Ladung ausgehenden Schiffs der Löschungshafen, bei Verbodmung eines zur Abholung einer Ladung in Ballast ausgehenden Schiffs endlich der Abladungshafen Bestimmungsort in Ansehung der Bodmerei sein. Es werde deshalb anheimgegeben, in diesem Sinne den Art. 571 Abs. 1 zu ergänzen und zu verdeutlichen.

Von einem anderen Herrn Abgeordneten wurde beantragt, statt: „am Bestimmungsorte" zu setzen: „am nächsten Bestimmungsorte", und hiefür angeführt: Der eben eingebrachte Antrag führe zu einer komplizirten Fassung des Gesetzes, und sei nicht von besonderem praktischen Interesse. Denn daß bei dem Bodmereikontrakt die in den eben angeführten einzelnen Fällen bezeichneten Plätze als diejenigen, wo die Gefahr des Bodmereigebers ende, und somit als Zahlungsorte zu betrachten seien, werde keinem ernstlichen Zweifel unterzogen werden können. Dagegen sei die Frage, die auch nach dem eben berührten Antrag unentschieden bleiben würde, von großem praktischen Interesse, an welchem Orte die Bodmereischuld fällig sei, wenn die allein oder zugleich mit dem Schiff verbodmete Ladung nach und nach in verschiedenen Häfen gelöscht werden müsse. Wenn der Vertrag nichts Näheres enthalte, könne es sehr zweifelhaft sein, welcher Hafen als der Bestimmungsort rücksichtlich des Bodmereikontrakts gelten solle. Um Streitigkeiten hierüber abzuschneiden, empfehle es sich, für diesen Fall eine eventuelle interpretative Bestimmung in das Gesetz aufzunehmen, und zu bestimmen, wo in einem solchen Falle die Zahlung zu leisten sei. Hiebei scheine nun die so eben in Vorschlag gebrachte Bestimmung vor allen anderen den Vorzug zu verdienen, weil man dann, wenn der Bodmereigläubiger seine Forderung erst später sollte geltend machen dürfen, somit die Gefahr der verbodmeten Sache noch länger zu tragen hätte, zugleich würde zugeben müssen, daß dem Bodmereigläubiger jener Theil der Sicherheit, den ihm die nach und nach zur Löschung gelangende Ladung zu bieten bestimmt sei, noch vor Beendigung

der Gefahr genommen werden könne. Man möge nicht einwenden, daß die beantragte Bestimmung oft mit der klar ausgesprochenen Absicht der Kontrahenten im Widerspruch stehen würde, weil es oft in deren Absicht liege, daß der Bodmereigeber die Gefahr noch bis zur Erreichung des letzten Löschungshafens trage, ihm somit auch nicht füglich früher ein Recht auf Bezahlung seiner Forderung zugestanden werden könne; denn es handle sich nur um eine eventuelle Interpretationsregel, die in allen Fällen, in welchen sie nicht zu der Absicht der Kontrahenten passe, dieselben zur Vervollständigung des Vertrags veranlassen würde; sodann könne diese Absicht der Kontrahenten auch dadurch erreicht werden, daß man dem Bodmereigläubiger, dem in dem ersten Löschungshafen die Bodmereischuld gezahlt sei, zur Pflicht mache, auf Verlangen Sicherheit dafür zu bestellen, daß er dasjenige zurückvergüten werde, was ihm wegen eines auf dem späteren, aber auch noch zu seinem Risiko gehörenden Theil der Reise eingetretenen Unfalls als zu viel gezahlt erscheinen würde.

Gegen diese beiden Anträge wurde geltend gemacht: Die Absicht der eben besprochenen Vorschläge gehe dahin, für den Fall, daß der Vertrag hierüber keine genügende Auskunft gebe, die Frage zu entscheiden, welcher Ort als der Bestimmungsort rücksichtlich der Bodmerei zu betrachten sei, d. i., an welchem Ort die von dem Bodmereigeber übernommene Gefahr ihr Ende erlangen solle. Art. 571 habe diese Absicht nicht, sondern wolle nur die Frage beantworten, wo und wann die Bodmereischuld zu bezahlen sei, wenn im Uebrigen der Bodmereivertrag klar und vollständig und auch darüber keine Ungewißheit vorhanden, für welche Reise die Bodmerei geschlossen sei. Dafür, auch die erst erwähnte Frage im Gesetze zu entscheiden, sei kein Bedürfniß vorhanden. Denn darüber, wie weit der Bodmereigeber die Gefahr zu tragen habe, könne kein Zweifel vorhanden sein, wenn anders der Bodmereikontrakt als perfekt erscheinen solle. Eine Unsicherheit und Meinungsverschiedenheit über diese Frage würde den Mangel an Konsens über einen der wesentlichsten Punkte des Bodmereivertrags voraussetzen; ohne diesen Konsens sei aber ein perfekter Bodmereivertrag nicht denkbar. Aber abgesehen hievon, seien die vorgeschlagenen Bestimmungen auch aus anderen Gründen nicht annehmbar. Der zuerst erwähnte Antrag sei nicht in allen Fällen zutreffend, denn was als Bestimmungsort anzusehen, werde nur unter Berücksichtigung aller Umstände bei jedem einzelnen Kontrakte richtig zu entscheiden sein; noch weniger zutreffend aber erscheine der zweite Antrag. Letzterer stehe mit der unzweifelhaften Absicht der Kontrahenten nicht selten im Widerspruch;

denn diese gehe in dem Falle, daß an mehreren Orten gelöscht werde, sehr oft dahin, daß der Bodmerist die Gefahr bis zum letzten Löschungshafen tragen solle. Es ergebe sich dies schon daraus, daß der Bodmerist, indem er sich überhaupt auf die Sache einlasse, stillschweigend einwillige, daß die Ladung zum Theil noch an den zweiten und dritten Löschungshafen abgehe; wenn Schiff und Ladung nicht ferner auf seine Gefahr schwimmen sollten, würde er nicht in die Weiterreise einwilligen dürfen, und sich eine andere Bestimmung der Ladung ausbedingen müssen. Die Fortsetzung der Reise vor Bezahlung der Bodmereischuld würde dann als ein Unrecht erscheinen, in dessen Folge der Schiffer und Rheder für jeden nach Verlassen des ersten Löschungshafens entstehenden Schaden persönlich zu haften hätten. Der hier vertretenen Auffassung stehe nicht entgegen, daß dem Bodmereigläubiger durch theilweise Löschung der Ladung ein Theil seiner Sicherheit verloren gehe, denn ebensowohl, als nach dem Vorschlag von der anderen Seite im Interesse des Bodmereinehmers Sicherheitsleistung genügen würde, sei dies auch im Interesse des Gebers der Fall. Die Sicherheit, die dem Bodmereigeber durch Löschung eines Theils der Ladung entgehe, könne äußerstenfalls durch eine Kaution für den Fall ersetzt werden, daß die übrig bleibenden Objekte schließlich zur Deckung der Bodmerei nicht ausreichen sollten. Uebrigens sei unter: „Bestimmungsort" im Art. 571 allerdings derjenige Hafen gemeint, wo die Reise, für welche der Bodmereigeber die Gefahr habe übernehmen wollen, ihr Ende finde; es habe dies nur nicht direkt ausgedrückt werden können, weil die Reise auch schon vor Erreichung des ursprünglich als Endpunkt derselben bestimmten Orts enden könne, z. B. wenn in Folge eines neuen Zufalls das ganze Schiff verloren gehe, und dieser Fall vorerst vorbehalten bleiben müsse. Es stehe jedoch nichts im Wege, den Ausdruck: „Bestimmungsort" wegen der befürchteten Mißdeutungen zu vermeiden.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag, statt: „Bestimmungsort" „der nächste Bestimmungsort" zu setzen, durch die entscheidende Stimme des Herrn Präsidenten abgelehnt und Art. 571 Abs. 1 in dem zuletzt angegebenen Sinne vorbehaltlich wiederholter Prüfung seiner Redaktion angenommen.

Zu Abs. 2 wurde bemerkt: Die Bestimmung dieses Absatzes sei insofern allerdings gerechtfertigt, als dem Bodmereigläubiger vom Tage der Fälligwerdung seiner Forderung an auch von der Prämie einschließlich der darin steckenden Zinsen, ohne Rücksicht auf Mahnung, kaufmännische Zinsen zuerkannt würden, da er auch noch nach diesem Tage bis zur

Zahlung die Gefahr der verbodmeten Sache zu tragen habe. Es scheine indessen angemessen, zu bestimmen, daß der Zinsenlauf in dem Fall, wenn die Prämie zeitweise bedungen sei, schon vom Tage des Einlaufens in den Bestimmungshafen an beginne, unter Sistirung des fernern Laufes der Prämie; denn von diesem Augenblicke an seien die Verhältnisse vor und nach Ablauf der 8tägigen Frist einander gleich, wogegen sonst der Bodmereinehmer die Prämie bis zum Ablauf der 8tägigen Frist zahlen müßte, obschon die Seegefahr, auf welche die Prämie doch hauptsächlich berechnet sei, ihr Ende erreicht habe.

Es wurde indeß entgegnet: Daraus, daß der Bodmereigeber auch nach Erreichung des Bestimmungshafens noch fortwährend die Gefahr der verbodmeten Sache zu tragen habe, würde bei strenger Auslegung folgen, daß er die nach Zeit bestimmte Prämie nicht blos bis zum Verfalltage der Bodmereischuld, sondern bis zur Zahlung zu fordern berechtigt sei. Eine dieser Schlußfolgerung entsprechende Bestimmung würde jedoch nicht billig sein, da die Bodmereiprämie allerdings hauptsächlich auf die Seegefahr berechnet sei; die Zuerkennung von Zinsen biete somit eine billige Ausgleichung. Wenn sich nun auch nicht verkennen lasse, daß hienach an die Stelle der nach Zeit bestimmten Prämie sogleich bei der Ankunft des Schiffs im Bestimmungshafen die Verzinsung des Bodmereikapitals einschließlich der verfallenen Prämie treten sollte, so komme doch auch in Betracht, daß letzteres bei einer lediglich nach Prozenten des Bodmereikapitals bedungenen Prämie nicht statthaft wäre, weil diese Prämie für die ganze Zeit bis zum Verfall der Schuld berechnet sei, durch Annahme der beantragten Bestimmung also eine Komplikation des Gesetzes eintreten würde, für welche bei der Geringfügigkeit des in Rede stehenden Interesses, das nicht größer als die Differenz zwischen der 8tägigen Prämie und den 8tägigen Zinsen wäre, kein genügendes Bedürfniß vorhanden sei.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde die Streichung beantragt, da nicht abzusehen sei, weshalb z. B. dann eine Verzinsung der Bodmereischuld eintreten solle, wenn sich Niemand als Gläubiger melde, oder der Bodmereigläubiger die Betreibung der Exekution an dem verbodmeten Objekt unterlasse. Man entgegnete jedoch, daß sich aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen die Beendigung des Zinsenlaufs von selbst ergebe, sobald eine mora accipiendi auf Seiten des Gläubigers vorhanden sei, oder der Schuldner durch Deposition der Schuld sich liberire 2c. 2c.

Bei der Abstimmung wurde Abs. 2 des Art. 571 mit 7 gegen 3 Stimmen angenommen und beschlossen, in einem Zusatze zu bestimmen,

daß der Lauf der Zeitprämie mit dem Tage der Ankunft des Schiffs aufhöre.

Abs. 3 blieb ohne Beanstandung. Bei Diskussion des

Art. 572

blieb der erste Satz gleichfalls unbeanstandet.

Zum zweiten Satze wurde aber geltend gemacht: Es lasse sich zwar nicht verkennen, daß solche ausgedehnte Sicherheitsmittel, wie im Satz 2 vorgeschlagen worden, im Interesse des Bodmereigläubigers statuirt werden müßten, da er sich nur an die verbodmete Sache solle halten können. Die in Rede stehende Maßregel habe jedoch leicht etwas Gehässiges und müsse deshalb so beschränkt werden, daß der Bodmereigläubiger nicht zur blosen Chikane davon Gebrauch mache. Es werde demgemäß im Einklange mit der Ansicht mehrerer bedeutender Autoren, und in der Erwägung, daß sich vor Ablauf der achttägigen Frist der Schuldner noch gar nicht in Verzug befinde, beantragt auszusprechen, daß die Beschlagnahme nur auf Kosten des Bodmereigebers erfolgen könne.

Auf den Einwand, daß diese Bestimmung in allen denjenigen Fällen nicht zutreffe, in denen die Beschlagnahme sich sofort oder nachträglich als sehr gerechtfertigt darstelle, amendirte der Herr Antragsteller seinen Vorschlag dahin, daß der Bodmereigeber zur Tragung der Kosten dann verbunden sein solle, wenn die Beschlagnahme durch keine anderen gesetzlichen Gründe gerechtfertigt erscheine. Es wurde indeß auch dieser Vorschlag als nicht angemessen bezeichnet, weil durch ihn blos die zur Zeit der Beschlagnahme obwaltenden Verhältnisse als maßgebend erklärt würden und es nicht darauf, ob die Beschlagnahme bei ihrem Beginn schon durch besondere gesetzliche Gründe, z. B. die Voraussetzungen des Arrests, die übrigens bei der Fracht fast immer vorhanden sein würden, gerechtfertigt sei, sondern nur auf das hinterher sich ergebende Resultat ankommen könne.

Bei der Abstimmung wurde der eben besprochene Antrag mit 7 gegen 3 Stimmen abgelehnt und Satz 2 in der Fassung des Art. 572 angenommen. Zu

Art. 573

Abs. 1 wurde beantragt, statt desselben den ersten Absatz von Art. 547 des preuß. Entwurfs anzunehmen und hiezu bemerkt: Die Fassung des Art. 573 könne leicht dahin verstanden werden, als setze er voraus, daß in den einzelnen Staaten ein bestimmtes, summarisches Verfahren für die Realisirung der Pfandrechte bestehe, und als solle dieses Verfahren hier für maßgebend erklärt werden, während doch in Wirklichkeit in vielen

Ländern die Pfandrechte nicht anders als im Wege einer ordentlichen Klage realisirt werden könnten, und ohne Zweifel Abs. 1 des Art. 573 nichts anderes sagen wolle, als daß es hiebei zu belassen sei.

Dieser Antrag wurde nach kurzer Debatte mit Stimmeneinhelligkeit genehmigt, nachdem bemerkt worden, die Vorlage habe gerade bezweckt, das besorgte Mißverständniß auszuschließen, indem der ursprüngliche preuß. Entwurf das letztere noch eher aufkommen lasse, weshalb es sich noch frage, ob es nicht vorzuziehen sei, einen gegen ein solches Mißverständniß gerichteten Zusatz aufzunehmen.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde sodann bemerklich gemacht: Es scheine unvermeidlich, neben der eben angenommenen Bestimmung eine Vorschrift ähnlich der in Abs. 2 des Art. 547 des preuß. Entwurfs enthaltenen aufzunehmen. Denn einmal werde auch durch die Fassung des Art. 547 Abs. 1 nicht deutlich genug hervorgehoben, daß für Geltendmachung des Rechts aus der Bodmerei nicht ein beschleunigtes Verfahren, etwa unter Umständen auch ohne Gehör des Schuldners, eingeführt werden, sondern daß jedenfalls ein prozessualisches Verfahren mit rechtlichem Gehör beider Theile statthaben solle; sodann bedürfe auch die Frage dringend einer Entscheidung, wer in diesem Verfahren der rechte Beklagte, namentlich ob der Schiffer auch Vertreter der Ladung sei, indem namentlich über diesen letzten Punkt noch die verschiedensten Ansichten beständen. Da nun die Entscheidung, daß der Schiffer auch so lange, als die Ladung noch nicht an den Empfänger ausgeliefert worden, als Vertreter derselben zu erachten sei, durch das praktische Bedürfniß geboten erscheine, indem man gewiß nicht ohne die größten Unzuträglichkeiten einem Bodmeristen, dem eine Stückladung verbodmet worden, zumuthen könnte, sich bei Geltendmachung seines Anspruchs an alle einzelnen Ladungsinteressenten mit seiner Klage zu wenden, so werde nichts im Wege stehen, zu bestimmen, daß in Ansehung von Schiff und Fracht die Klage des Bodmereigläubigers gegen Rheder oder Schiffer, in Ansehung der Ladung vor ihrer Auslieferung an den Empfänger aber gegen den Schiffer zu richten sei. Dagegen könne allerdings für den Fall, daß die Ladung bereits an den legitimirten Empfänger ausgeliefert sei, nicht füglich bestimmt werden, daß der Schiffer noch als der rechte Beklagte erscheine; in diesem Fall sei vielmehr unverkennbar der Ladungsempfänger und Besitzer der rechte Beklagte. Dieser Auffassung stehe der zweite Absatz des Art. 573 nicht entgegen, denn der legitimirte Ladungsempfänger falle nicht unter den Begriff eines Dritten, in dessen Interesse die Bodmerei nicht liegen würde, der Ladungsempfänger sei vielmehr gerade als der eigentliche Bodmereinehmer anzusehen, weil die ihm

zustehende Ladung durch die Bodmerei erhalten worden sei. Von selbst verstehe sich übrigens, daß durch die Verweisung des Bodmereigläubigers mit der Klage aus dem Bodmereikontrakt an den Empfänger der bereits ausgelieferten Ladung den persönlichen Schadensansprüchen des Bodmereigläubigers nicht präjudizirt werden solle, die ihm auf Grund des dritten Absatzes des Art. 573 gegen den Schiffer zuständen, wenn er die Ladung ohne vorherige Zahlung oder geeignete Sicherstellung der Bodmereischuld ausgeliefert habe. Mit Rücksicht hierauf wurde beantragt, in einem Zusatze zu Art. 547 Abs. 1 des preuß. Entwurfs zu bestimmen, daß der Verkauf der verbodmeten Sache nicht ohne vorheriges prozessualisches Verfahren angeordnet werden könne, und daß die Klage aus dem Bodmereikontrakt in Ansehung von Schiff und Fracht gegen Schiffer oder Rheder, in Ansehung der noch nicht ausgelieferten Ladung gegen den Schiffer, nach ihrer Auslieferung aber gegen den Ladungsempfänger zu richten sei.

Dieser Vorschlag wurde schließlich mit Stimmeneinhelligkeit zum Beschlusse erhoben.

Zu Abs. 2 des Art. 573 proponirte der Herr Referent zunächst statt: „des verbodmeten Gegenstandes“ zu setzen: „der verbodmeten Ladung“ und machte hiefür geltend: Abs. 2 des Art. 573 ziele dahin ab, die verschiedenen Pfandrechtssysteme der einzelnen Civilgesetzgebungen zu salviren. Die Bodmerei sei unverkennbar ihrem eigentlichen Wesen nach eine Art von Verpfändung der verbodmeten Sache. Bei Feststellung der rechtlichen Wirkungen des Bodmereivertrags sei es demnach unvermeidlich, auf die geltenden Pfandrechtssysteme Rücksicht zu nehmen, wie dies schon in der 300. Sitzung bei Einleitung der Debatte geltend gemacht worden sei. Hiebei habe man nun vor Allem darauf zu achten, daß in manchen Ländern keine anderen als kundbare Pfandrechte gegen dritte Personen Geltung hätten. Von diesem Prinzip könne füglich für die Bodmerei, soweit es sich um die Ladung handle, in Ansehung derjenigen Personen eine Ausnahme gemacht werden, deren Recht auf die verbodmeten Waaren zur Zeit der Bodmereibestellung oder der Ankunft derselben im Bestimmungshafen schon begründet gewesen, weil die Bodmerei auch als in ihrem Interesse aufgenommen, anzusehen sei, da ohne dieselbe das Objekt ihres Rechts gänzlich zu Grunde gegangen sein würde. Diese Berechtigten trügen wenigstens zunächst die Seegefahr in Ansehung des verbodmeten Objekts, denn die Geltendmachung ihres Rechts hänge davon ab, ob das Objekt desselben die Seegefahr bestehe. Komme dasselbe mit Bodmerei beschwert zurück, so habe es die Seegefahr nicht vollständig bestanden, sei theilweise als untergegangen und mithin in soweit auch die Möglichkeit der

Geltendmachung ihres Rechts als verloren anzusehen. Anders verhalte sich die Sache bezüglich derjenigen Personen, welche ein Recht auf die verbodmete Ladung erst nach deren Ankunft im Bestimmungshafen von dem Ladungsempfänger erworben hätten. Eine Bestimmung des Inhalts, daß die Bodmerei auch diesen Personen gegenüber wirksam sei, würde mit dem Systeme der Offenkundigkeit der Pfandrechte gänzlich unvereinbar sein. Es müsse somit wenigstens für diejenigen Länder, in denen dieses System Geltung erlangt habe, ausgesprochen werden, daß die Bodmerei gegen Dritte, in deren Interesse sie nicht eingegangen worden, nicht geltend gemacht werden könne. Da indeß das eben erwähnte System mit großen Vortheilen für den Handelsverkehr verbunden sei, und es sich bei Verbodmung der Ladung doch immer nur um Kaufmannsgüter handle, werde es gerechtfertigt sein, die fragliche Bestimmung ganz allgemein und ohne Rücksicht auf andere Pfandrechtssysteme für anwendbar zu erklären. Was dagegen die Verbodmung von Schiff und Fracht angehe, so sei die Frage, in wieweit die Rechte des Gläubigers an Schiff und Fracht gegen Dritte geltend gemacht werden könnten, von allgemeinerer Bedeutung. Dieselbe Frage tauche auch bei anderen Schiffsgläubigern auf, und werde demzufolge bei Berathung des letzten Titels und definitiver Feststellung der Rechte der Schiffsgläubiger allgemein zu berathen und zu entscheiden sein. Unter diesen Umständen scheine es sich zu empfehlen, in Abs. 2 zunächst nur die Wirkung der die Ladung betreffenden Bodmerei gegen Dritte zu erledigen, und die Beantwortung derselben Frage für Schiff und Fracht vorerst vorzubehalten, demzufolge statt: „des verbodmeten Gegenstandes" zu setzen: „der verbodmeten Ladung." Denn auf den Fall der Verbodmung von Schiff und Fracht könne er schon deshalb nicht ausgedehnt werden, weil dadurch der bei Berathung des Art. 407 des preuß. Entwurfs angenommene Beschluß, daß, in so weit der Rheder nur mit dem Schiff und der Fracht hafte, im Fall der Veräußerung des Schiffs der neue Erwerber an seine Stelle trete (vgl. Prot. S. 1636), zum Theil wieder in Frage gestellt werde.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde hierauf die Streichung des zweiten Absatzes beantragt, weil nicht abzusehen sei, weshalb selbst dann, wenn die Gesetzgebung eines Landes die Verfolgung der nicht kundbaren Pfandrechte gegen Dritte ohne Beschränkung zulasse, die Geltendmachung der Rechte aus dem Bodmereikontrakte gegen dritte Personen in der beantragten Art und Weise ausgeschlossen werden solle.

Auf das Bedenken eines anderen Herrn Abgeordneten, daß die Bestimmung des Abs. 2 eine unstatthafte Aenderung derjenigen Gesetzgebungen enthalten würde, in denen die nicht kundbaren Pfandrechte gegen dritte Personen ein für alle Mal nicht geltend gemacht werden dürften, gleichviel, ob die Dritten das Pfandobjekt in gutem Glauben erworben hätten oder nicht, ward erwidert, daß es die Absicht des zweiten Absatzes nicht sei, an diesen Gesetzgebungen etwas zu ändern. In Abs. 2 sei nämlich nur ausgesprochen, daß die Rechte aus dem Bodmereikontrakt gegen gutgläubige Dritte nicht verfolgbar seien, es sei aber nicht ausgesprochen, daß sie gegen bösgläubige Dritte verfolgt werden könnten; diese Frage sei vielmehr offen gelassen und nach Maßgabe des übrigen Rechts zu entscheiden.

Schließlich wurde die Streichung des Abs. 2 mit 8 gegen 2 Stimmen abgelehnt, und derselbe mit der Modifikation, daß statt: „des verbodmeten Gegenstandes" „der verbodmeten Ladung" zu setzen sei, angenommen.

Zu Abs. 3 wurde gleichfalls, statt: „den verbodmeten Gegenstand" „die verbodmete Ladung" zu setzen beschlossen, und mit dieser Modifikation auch dieser Absatz angenommen. Dabei wurde anerkannt, daß es sich nicht um die Statuirung einer Pönalklage handle, in deren Folge der Schiffer für die ganze Bodmereiforderung persönlich haften müßte, wenn auch die unbefugt abgelieferte Ladung weit weniger werth sei, sondern daß die persönliche Haftung des Schiffers sich nur auf den Werth der abgelieferten Ladung erstrecke.

Hierauf wurde von einem Herrn Abgeordneten die Frage angeregt, was in dem Falle Rechtens sein solle, wenn der Rheder den Schiffer anweisen würde, die Ladung ohne Bezahlung oder Sicherstellung der Bodmereischuld auszuliefern. Es wurde hiezu geltend gemacht: Nach der ganzen Stellung, welche dem Schiffer bisher von der Versammlung angewiesen worden sei, könne man nicht annehmen, daß derselbe, abgesehen von den Fällen, in welchen ihm die Ausführung eines Delikts oder die Uebertretung einer aus Rücksichten des öffentlichen Rechts aufgestellten Vorschrift zugemuthet werde, dem Rheder den Gehorsam verweigern dürfe; wenn dieser ihm eine Handlung auftrage, die nur als ein Vertragsbruch oder als Uebertretung einer privatrechtlichen Vorschrift erscheine, werde der Schiffer sich der Folgeleistung nicht entschlagen können, denn der Rheder sei der eigentlich Verpflichtete und wahre Kontrahent, der Schiffer nur sein Vertreter, der ihm nicht mit Erfolg opponiren könne, wenn er selbst die Folgen seines Auftrags übernehmen wolle. Eine Verweigerung der Folgeleistung könne man dem Schiffer um so weniger zumuthen, nachdem man dem Rheder die Befugniß beigelegt habe, den Schiffer nach Gefallen zu

entlassen, und dadurch die Folgen seines Widerstands zu beseitigen. Nehme man aber an, daß der Schiffer dem Rheder in Ansehung einer Zuwiderhandlung gegen Abs. 3 den Gehorsam zu verweigern nicht berechtigt sei, so müsse in einem solchen Falle auch die Haftbarkeit des Ersteren auf den Letzteren übergehen. Es werde deshalb beantragt, in einem Zusatze zu Abs. 3 auszusprechen, daß die persönliche Verhaftung auf den Rheder übergehe, wenn er, obschon er von dem Sachverhältniß Kenntniß hatte, denselben angewiesen habe, ohne Bezahlung oder Sicherstellung der Bodmereischuld die Ladung auszuliefern.

Dieser Antrag fand mehrseitige Zustimmung, von einigen Seiten wurde aber geltend gemacht, daß der Schiffer in dem hier besprochenen Falle dem Rheder nicht Folge leisten dürfe und somit auch nicht von der persönlichen Haftung frei werde, wenn er in Folge eines Auftrags des Rheders gegen Abs. 3 verstoßen habe. Es wurde dabei auch auf das ungemein Gefährliche des Satzes hingewiesen, daß der Schiffer von aller Verantwortlichkeit frei sein solle, wenn er in einem solchen Falle der Anweisung des Rheders Folge leiste, und dadurch Bodmeristen wie Ladungsinteressenten um das Ihrige bringe. Der Rheder dürfe dem Schiffer keine Vertragswidrigkeit zumuthen, der Schiffer seinerseits dürfe, besonders wenn er selbst kontrahirt habe, solchen Zumuthungen keine Folge leisten, so lange er das Kommando des Schiffs behalte; das Gegentheil zu bestimmen, sei so bedenklich, daß auf's Dringendste davon abgerathen werden müsse und überdies verstoße eine solche Bestimmung sicherlich gegen die allgemeine Anschauungsweise und den bisherigen Gebrauch. Schließlich wurde jedoch der eben eingebrachte Antrag mit 6 gegen 4 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

CCCV. Sitzung.

Hamburg, am 10. März 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute zur Berathung des

Art. 574

der Anlage zum 300. Protokolle übergegangen und erläuternd hiezu bemerkt: Die Intention der Kontrahenten gehe beim Abschluß des Bodmereikontrakts hauptsächlich dahin, daß der Bodmereigläubiger die Seegefahr der verbodmeten Sache für eine gewisse Reise tragen, und hiefür die Prämie erhalten solle. Hieraus habe man früher gefolgert, daß der Bodmereigläubiger keinen Anspruch auf die Prämie habe und die Bodmereischuld sich in ein einfaches, verzinsliches Darlehen verwandle, wenn der verbodmete Gegenstand einer Seegefahr gar nicht ausgesetzt werde. Diese Ansicht, zuerst nur für die Fälle vertheidigt, wenn die Reise ohne Verschulden des Nehmers unterbliebe, habe sich später mehr und mehr ausgebildet und eine immer ausgedehntere Anerkennung gefunden, seit die Seeassekuranzen entstanden seien. Man habe allmälig ziemlich allgemein einen großen Theil der Grundsätze des Assekuranzrechts über das Ristorno auf die Bodmerei übertragen. Auch in den preuß. Entwurf sei die Bestimmung aufgenommen, daß der Bodmereivertrag aufgehoben werde und die bargeliehene Summe zurückzuzahlen sei (Art. 548, 549), wenn die betreffende Reise aufgegeben und in Folge hievon oder aus anderen Gründen die verbodmete Sache einer Seegefahr nicht ausgesetzt werde. Von einer Aufhebung des Vertrags könne aber bei der eigentlichen Bodmerei, d. h. derjenigen, welche der Schiffer in Nothfällen eingehe und die allein jetzt zur Erwägung stehe, nicht füglich die Rede sein. Denn auch im Falle der Aufhebung des Vertrags würde mit Rücksicht auf die Beschlüsse der Versammlung über die Verpflichtungen des Schiffers und Rheders 2c. aus den Rechtshandlungen des ersteren eine persönliche Verpflichtung noch nicht existent werden, der Gläubiger vielmehr wegen der bargeliehenen Summe 2c. immer nur an den verbodmeten Gegenstand oder das der See anvertraute Vermögen sich halten können. In Ansehung der eigentlichen Bodmerei erscheine es richtiger und auch sachgemäßer zu bestimmen, daß die Fälligkeit

der Bodmereischuld eintrete, sobald das Unternehmen, für welches dieselbe eingegangen, sei es vor oder nach dem Antritt der Reise, eingestellt werde. Was die Prämie anlange, so bleibe freilich noch zu entscheiden, ob nicht eine Herabsetzung derselben eintreten müsse, wenn der Gläubiger gar keine Seegefahr getragen habe. Dem Gläubiger jeden Anspruch auf die Prämie zu entziehen, sei nach den von der Versammlung angenommenen Prinzipien nicht gerechtfertigt, weil demselben nur die Sache hafte, er also auch schon vor Antritt der Reise mancherlei Gefahren des verbodmeten Objektes zu tragen habe, und außerdem in der Prämie nebst der Vergütung für das übernommene Risiko auch die Entschädigung für die Entbehrung des Kapitals enthalten sei. Eine verhältnißmäßige Herabsetzung der Prämie erscheine dagegen um deswillen als wohl gerechtfertigt, weil die Seegefahr doch ohne Zweifel den hauptsächlichsten Einfluß bei Feststellung der Prämie habe, und letztere ohne diese Gefahr unter allen Umständen weit niedriger normirt würde. Der zuletzt dargelegten Auffassung entsprechend sei Art. 574 der Anlage zum 300. Protokolle abgefaßt. Es müsse jedoch noch ausdrücklich bemerkt werden, daß ein theilweiser Ristorno nach der Absicht des Art. 574 nicht zulässig sein solle. Wenn nicht das ganze verbodmete Objekt frei von Seegefahr bleibe, und z. B. nur ein Theil der verbodmeten Ladung nicht verschifft werde, solle die Bestimmung des Bodmereivertrags über die Prämie ohne alle Modifikation in Geltung bleiben, weil außerdem ganz unlösbare Verwickelungen entstehen würden. Der preuß. Entwurf enthalte zwar auch noch Bestimmungen darüber, was Rechtens sei, wenn die Reise, deren Gefahr der Bodmerist zu tragen habe, ungebührlich verzögert, die im Vertrag übernommene Gefahr also vergrößert werde. Diese Bestimmungen seien jedoch in Art. 574 der Anlage zum 300. Protokoll weggelassen worden, weil dieselben auf der einen Seite doch nicht vollständig seien und auf der anderen Seite die allgemeinen Grundsätze des Rechts, deren Geltung auch nach mancher andern Richtung hin gesichert bleiben müsse, ausreichen würden.

Gegen Art. 574 wurde hierauf vorgebracht: Nach Inhalt des der Debatte unterstellten Antrags solle eine verhältnißmäßige Kürzung der Prämie eintreten, wenn die Reise, für welche die Bodmerei genommen worden, vor ihrem Antritt aufgegeben oder aus einem anderen Grund das verbodmete Objekt einer Seegefahr gar nicht ausgesetzt werde. Diese Bestimmung sei jedoch nicht gerechtfertigt. Nachdem beschlossen worden, daß der Bodmereigläubiger nur aus dem verbodmeten Gegenstande seine Befriedigung suchen könne, habe derselbe nicht allein die Seegefahr, sondern auch alle anderen Gefahren desselben, sogar den inneren Verderb,

zu tragen, und diese Gefahren seien keineswegs unbedeutend. Es lasse sich gar nicht ermessen, wie vielen mannichfaltigen Zufällen Schiff und Ladung ausgesetzt seien, während sie sich im Hafen oder auf den Werften und in Lagerhäusern rc. befänden. Die Gefahr, für welche die Prämie bestimmt sei, habe somit auch in dem hier in Rede stehenden Fall schon angefangen, wenn auch das verbodmete Objekt nachher der Seegefahr nicht ausgesetzt werde, diese Verhältnisse seien somit hier ganz ebenso geartet, wie in dem anderen in Art. 574 besprochenen Fall, wenn die Reise nach ihrem Antritt aufgegeben werde. Es empfehle sich deshalb, dem Bodmereigeber die ganze Prämie auch alsdann zuzuerkennen, wenn die Reise vor ihrem Antritt aufgegeben werde. Dieser Vorschlag sei auch schon durch die Erwägung geboten, daß es faktisch unmöglich sein werde, eine sachgemäße Entscheidung darüber zu treffen, um wie viel die Prämie zu kürzen sei. Es fehle an jedem Anhaltspunkte dafür, wie viel von der Prämie billiger Weise auf die Seegefahr und wie viel auf die große Menge von anderen Gefahren des Bodmereiobjekts gerechnet werden solle, welchen dasselbe schon während des Aufenthalts im Nothhafen Preis gegeben sei. Die hier vertretene Auffassung stehe auch mit den faktischen Verhältnissen des Verkehrs in Einklang. Denn selbstverständlich könne von Anwendung des Art. 574 erst dann die Rede sein, wenn der Bodmereivertrag perfekt geworden, also wenn das Bodmereikapital hingegeben und der Bodmereibrief errichtet sei. Nun werde aber in der Regel der Bodmereibrief nicht früher ausgefertigt, als bis das Schiff reparirt und wieder zum Auslaufen bereit sei. Für Art. 574 würde demnach eigentlich nur in den seltenen Fällen ein Bedürfniß vorhanden sein, wenn der Schiffer noch im letzten Augenblick von seiner Rhederei die nöthigen Anschaffungen erhalte und nun der durch die Prämie vertheuerten Bodmerei nicht mehr bedürfe. Für solche Fälle aber, auf welche übrigens Art. 574 nicht einmal Anwendung leiden würde, weil in denselben die Reise nicht aufgegeben werde, könne der Schiffer dadurch Vorsorge treffen, daß er die Ausfertigung des Bodmereibriefs möglichst lange verzögere; außerdem sei es ganz angemessen, wenn dem Bodmereigeber die volle Prämie zuerkannt werde, denn es liege hierin eine billige Ausgleichung gegenüber der strengen Behandlung des Bodmereigläubigers, der sich nur an das verbodmete Objekt halten dürfe und keinen persönlichen Anspruch gegen den Bodmereinehmer habe; auch würden in der Regel bei ähnlichen Vorkommnissen im beiderseitigen Interesse gütliche Ausgleichungen zu Stande gebracht. Bei der Seltenheit solcher Fälle, auf welche demnach Art. 574 anwendbar wäre, habe derselbe nur ein

geringes praktisches Interesse, ziehe aber den bedeutenden Uebelstand nach sich, daß es fortan Niemand wagen dürfe, vor dem wirklichen Auslaufen des Schiffs einen Bodmereibrief zu indossiren.

Gegen diese Ausführungen wurde geltend gemacht: Die Bestimmung, die so eben beantragt worden, sei zwar unverkennbar konsequent, stehe aber mit allen bekannten Seerechten und den Ansichten aller Seerechtslehrer in Widerspruch; in allen Gesetzgebungen und von allen Autoren sei die Existenz des in Rede stehenden Ristorno anerkannt. Man könne nicht mit Erfolg hiegegen einwenden, daß das Beispiel der anderen Legislationen für die Versammlung nicht maßgebend sei, weil sie eine bis jetzt noch nirgends mit Konsequenz durchgeführte prinzipielle Auffassung über das Wesen der Bodmerei adoptirt habe, denn der Sache nach habe auch noch in anderen Legislationen diejenige Auffassung der Bodmerei, welche die Versammlung angenommen, Geltung erlangt. Nach denjenigen Gesetzgebungen, in denen dem Rheder zur Beseitigung seiner persönlichen Haftbarkeit aus den Rechtsgeschäften des Schiffers der Abandon des Schiffs ꝛc. gestattet sei, habe der Bodmereigläubiger in Wirklichkeit doch keine besseren Rechte, als nach den Beschlüssen der Versammlung. Die Annahme des Art. 574 sei auch schon dadurch geboten, daß zum Art. 571 beschlossen worden, die Zeitprämie solle mit dem Tage der Ankunft des Schiffs zu laufen aufhören, obwohl der Bodmereigeber auch dann noch bis zur wirklichen Zahlung der Schuld die Gefahr des verbodmeten Objekts zu tragen habe, denn hiedurch sei schon anerkannt, daß die Prämie hauptsächlich der Seegefahr wegen gegeben werde. Die Bestimmung, daß dem Bodmereigeber die ganze Prämie gebühre, auch wenn die Reise aufgegeben werde, würde demnach eine Inkonsequenz gegenüber dem Art. 571 enthalten. Wie bereits oben hervorgehoben, sei die Absicht der Kontrahenten bei Eingehung eines Bodmereikontrakts ganz besonders darauf gerichtet, daß der Bodmereigläubiger eine Seegefahr übernehme, und mit Rücksicht auf diese die Prämie bemessen. Eine Bodmerei, bei der von vornherein die Kontrahenten wüßten, daß der Geber keine Seegefahr zu laufen habe, sei gewiß noch niemals vorgekommen. Von einer gütlichen Uebereinkunft zwischen den Parteien, auf welche von der anderen Seite großes Gewicht gelegt worden sei, könne nur dann die Rede sein, wenn noch Streitigkeiten über die Größe des Abzugs ꝛc. möglich seien, aber ohne Zweifel dann nicht, wenn das Recht des Bodmereigläubigers auf die volle Prämie von Anfang an feststehe. Für eine Bestimmung im Sinne des Art. 574 hätten sich auch an

verschiedenen Seeplätzen die zu Rathe gezogenen Sachverständigen ausgesprochen.

Nachdem noch gegen die Behauptung, daß diejenigen Gesetzgebungen, in denen dem Rheder zur Beseitigung seiner persönlichen Haftbarkeit der Abandon des Schiffes gestattet sei, praktisch zu demselben Resultate führten, wie die Auffassung der Versammlung über das Wesen der Bodmerei, von mehreren Mitgliedern Widerspruch erhoben worden war, weil von einem Abandon nur so lange die Rede sein könne, als das Schiff rc. vorhanden sei, im Falle seines gänzlichen Verlustes die persönliche Haftbarkeit des Rheders durch einen Abandon desselben daher auch nicht beseitigt werden könne, ward bei der Abstimmung der Antrag, auszusprechen, daß, wenn nach eingetretener Perfektion des Bodmereivertrags die Reise aufgegeben oder sonst der verbodmete Gegenstand einer Seegefahr nicht ausgesetzt werde, dem Bodmereigeber die ganze Prämie gebühre, durch die entscheidende Stimme des Herrn Präsidenten abgelehnt, und der zweite Satz des Art. 574 angenommen.

In Betreff des Falls, daß die Reise erst nach ihrem Wiederantritt aufgegeben oder die verbodmete Ladung noch vor Erreichung des Bestimmungshafens gelöscht und nicht wieder eingeladen werde, war man allseitig einverstanden, daß dem Bodmereigeber die ganze Prämie ohne Abzug gebühre.

Bei der weiteren Diskussion des Art. 574 ergab sich noch eine Meinungsverschiedenheit darüber, wie der Satz: „so tritt die sofortige Fälligkeit der Bodmereischuld in gleicher Weise ein, als wenn der Bestimmungshafen erreicht wäre" zu verstehen und was über die Zeit der Zahlung derselben festzusetzen sei. Von einigen Mitgliedern wurde geltend gemacht, der betreffende Satz sei dahin zu verstehen, daß der Hafen, in welchem die Reise ihr Ende finde, rücksichtlich der Zahlung der Bodmereischuld so anzusehen sei, als wenn er der Bestimmungshafen wäre, daß demnach die Bodmereischuld, wenn hierüber nichts festgesetzt worden, acht Tage nach Beendigung der Reise, anderenfalls nach Ablauf der gleichfalls von Beendigung der Reise an laufenden vertragsmäßigen Frist fällig werde. Diese Bestimmung sei auch innerlich ganz gerechtfertigt, weil man auch bei Einstellung der Reise dem Schuldner billiger Weise eine mäßige Frist zur Anschaffung der erforderlichen Zahlungsmittel lassen müsse, um so mehr, als es ihm oftmals weit lästiger sein werde, das nöthige Geld in einem Nothhafen, als im Bestimmungsorte zu erlangen; namentlich stehe dieser Bestimmung der Umstand nicht entgegen, daß bei etwaiger vertragsmäßiger Festsetzung einer Zahlungsfrist die Möglichkeit der vorzeitigen

Aufhebung der Reise gar nicht berücksichtigt worden sei, weil die Schuld, trotz Einhaltung der gesetzlichen achttägigen oder der vertragsmäßigen Frist, meistens doch noch viel früher fällig werde, als nach der Absicht der Kontrahenten hätte der Fall sein sollen. Zur Vermeidung von Mißdeutungen werde übrigens anheimgegeben, das Wort: „sofortige“ zu streichen.

Von einem Mitgliede wurde beantragt, auszusprechen, daß bei vorzeitiger Aufgebung der Reise die gesetzliche Frist von 8 Tagen für die Fälligkeit der Bodmereischuld unter allen Umständen eintrete, gleichviel, ob im Vertrag über die Zeit der Zahlung nach Ankunft des Schiffs im Bestimmungshafen etwas festgesetzt sei oder nicht, da die vertragsmäßige Frist für den Fall des Abbrechens der Reise vor Erreichung dieses Platzes nicht berechnet gewesen und die Verhältnisse, unter denen die Sache jetzt ihre Erledigung finde, ganz andere seien, als diejenigen, welche bei Abschluß des Vertrags vorausgesetzt worden seien. Wenn die Ladung in einem Nothhafen vom Schiffe getrennt werde, könne unter Umständen das Interesse des Bodmereigebers weit mehr gefährdet sein, als wenn dies in dem Bestimmungshafen geschehen wäre. Daraus also, daß der Bodmereigeber für den Fall der Ankunft des Schiffs im Bestimmungshafen eine längere Frist bewilligt habe, könne man nicht darauf schließen, daß er sich zu einer ähnlichen Frist auch dann verstanden haben würde, wenn er den Fall der Beendigung der Reise vor Erreichung des Bestimmungshafens im Auge gehabt hätte.

Ein anderes Mitglied hielt dafür, daß zu unterscheiden sei, ob die Reise vor ihrem Antritt oder erst nachher in einem andern Hafen, als demjenigen, in welchem die Bodmerei genommen worden, aufgegeben werde. In dem zweiten Fall stehe nichts im Wege, die Sache so zu behandeln, als wenn der andere Hafen der Bestimmungshafen wäre, die betreffenden Fristen würden in diesem Falle nur von dem Augenblick an berechnet werden müssen, in welchem die definitive Einstellung der Reise beschlossen werde, und nicht ohne Weiteres vom Tage der Ankunft im Hafen, weil möglicher Weise erst noch längere Zeit über Reparaturversuchen ꝛc. hingehen könne, bevor festgestellt werde, daß die Reise nicht weiter fortgesetzt zu werden vermöge. In dem ersten Falle dagegen könne von Einhaltung gewisser Fristen in der Regel schon deshalb keine Rede sein, weil es an einem hinreichenden Anhaltspunkte für die Berechnung derselben fehlen werde. Da es nun ohnehin in diesem Falle auch entweder einer gütlichen Ausgleichung unter den Kontrahenten oder einer richterlichen Urtheilsfällung bedürfe, weil der Abzug an der Prämie festgestellt werden müsse, genüge es für diesen Fall zu bestimmen, daß die Bodmereischuld ungesäumt

zu entrichten sei. Ein Mitglied hielt dafür, daß für diesen Fall über die Zeit der Zahlung aus dem zuletzt angegebenen Grunde gar nichts zu bestimmen sei.

Bei der Abstimmung wurde mit 9 gegen 1 Stimme entschieden, daß rücksichtlich der Zahlungszeit der Hafen, in welchem die bereits wieder angetretene Reise nach Eingehung der Bodmerei aufgegeben werde, so anzusehen sei, als wäre er der Bestimmungsort für die Bodmerei, und daß die betreffenden Fristen vom Tage der definitiven Einstellung der Reise zu berechnen seien. Der Antrag, den Fall, wenn die Reise in dem Hafen, in welchem die Bodmerei geschlossen worden, definitiv eingestellt oder die Verschiffung der Ladung aufgegeben werde ꝛc. ꝛc., unentschieden zu lassen, wurde mit 8 gegen 2 Stimmen abgelehnt und mit 7 gegen 3 Stimmen beschlossen, auszusprechen, daß die Bodmereischuld in diesem Fall ungesäumt zu entrichten sei.

Bei Diskussion des

Art. 575

wurde zunächst anerkannt, daß seine Fassung mit Rücksicht auf die Beschlußfassung der Versammlung zu Art. 562 der Anlage zum 300. Protokolle eine Aenderung erleiden müsse, die Bestimmung des Art. 575 aber im Uebrigen unentbehrlich sei, wenn anders die Bodmerei für die Schifffahrt derjenigen Länder nicht geradezu unmöglich gemacht werden solle, in welchen der Schiffer in der Regel und fast ohne Ausnahme als Eigenthümer eines Schiffsparts an dem von ihm geführten Schiffe betheiligt sei. Sodann wurde vorgeschlagen, den Art. 575 zu erweitern und zu bestimmen, daß der Titel von der Bodmerei auch dann zur Anwendung komme, wenn der Schiffer, der den Bodmereibrief zeichne, zugleich der alleinige Rheder des Schiffs sei. Zur Unterstützung dieses Antrags wurde geltend gemacht: Es könne zwar keinen Zweifel leiden, daß die Vorschriften des Titels von der Bodmerei in Anwendung kommen müßten, wenn der Schiffer, der zugleich Mitrheder oder Alleinrheder sei, in denjenigen Fällen, in welchen ihm dies gestattet erscheine, die Ladung allein verbodme, da der Schiffer in diesen Fällen immer als gesetzlicher Vertreter der Interessen eines Dritten, nicht aber im eigenen Interesse, handle, somit jeder Grund fehle, aus einem solchen Rechtsgeschäft eine persönliche Verpflichtung des verbodmenden Schiffers und Rheders entstehen zu lassen; es sei aber auch dafür ein dringendes praktisches Bedürfniß vorhanden, den Titel von der Bodmerei in dem Fall für anwendbar zu erklären, wenn der Schiffer Alleinrheder des verbodmeten Schiffs sei. Zwar seien die Bestimmungen dieses Titels zunächst nur für den Fall berechnet, daß der Schiffer als

ein solcher gesetzlicher Vertreter fremder Interessen handle, welcher seine Mandanten nicht persönlich zu verpflichten berechtigt sei; wenn man aber den in Rede stehenden Titel auf einen Schiffer nicht für anwendbar erkläre, der Alleineigenthümer des von ihm geführten Schiffs sei, so entziehe man dadurch gerade den minder vermögenden Rhedern, nämlich denjenigen Schiffern, die eben nur soviel Vermögen besäßen, um ein Schiff zu erwerben und es in Fahrt zu setzen, die Möglichkeit, im Fall der Noth durch Zeichnung eines Bodmereibriefs das erforderliche Geld zur Reparatur des Schiffs zu erlangen; man entziehe ihnen zugleich die Möglichkeit, zu diesem Zwecke die Ladung zu verbodmen, da beschlossen sei, daß der Schiffer im Fall eines gemeinschaftlichen Nothstandes die Ladung ohne Schiff und Fracht nicht verbodmen dürfe. Es sei zwar nicht bedenklich, wenn ein solcher Schiffer gar nicht die Möglichkeit habe, das nöthige Geld zur ursprünglichen Ausrüstung des Schiffs zu erlangen; aber höchst bedenklich sei es, demselben jedes Mittel zur Hebung seiner Noth zu nehmen, wenn er die Reise einmal angetreten habe, und noch andere Personen, Ladungsinteressenten 2c. an der Vollendung der Reise betheiligt seien. Man möge nicht einwenden, daß diese eben erwähnten Folgerungen nicht begründet seien, weil es sich nicht darum handle, dem Schiffer die Bodmerei unter diesen Verhältnissen zu gestatten, unter anderen Verhältnissen zu verbieten, sondern nur darum, zu bestimmen, was als die Absicht der Kontrahenten anzusehen sei, wenn die Bodmerei unter diesen oder jenen Verhältnissen eingegangen worden, ob sie eine rein dingliche oder auch eine persönliche Haftbarkeit zu begründen bezweckt hätten. Denn abgesehen davon, daß auch unter dieser Voraussetzung die eben vorgeschlagene Ausdehnung des Art. 575 als gerechtfertigt erscheinen würde, weil die Absicht der Kontrahenten, wenn sie das Geschäft als Bodmerei bezeichnet und eine bedeutende Prämie vereinbart hätten, selbst dann, wenn der Schiffer zwar als solcher kontrahire, aber zugleich Alleinrheder sei, unzweifelhaft dahin gehe, nur eine reale Haftbarkeit der verbodmeten Sache zu begründen, würde die Ablehnung der beantragten Erweiterung faktisch allerdings einem Verbote der Bodmerei gleichkommen. Es könne nämlich zwar nicht bezweifelt werden, daß auch der Schiffer und Rheder das Recht hätten, mit dem Bodmereigeber auszumachen, daß der Letztere sich nur an das verbodmete Objekt halten könne; aber eine solche Uebereinkunft würde gleichwohl dem Bedürfnisse nicht genügen, denn die Kontrahenten würden nicht mit Erfolg ausmachen können, daß diese Bodmerei, wenn auch im Nothfall eingegangen, diejenigen Vorrechte haben solle, welche die Versammlung der vom Schiffer eingegangenen Nothbodmerei beizulegen voraussichtlich nicht

umhin könne. Es werde daher auf eine solche Bodmerei sehr schwer Geld zu erhalten sein. Durch die Ablehnung der vorgeschlagenen Erweiterung werde endlich auch der Kredit deutscher Schiffer im Allgemeinen beeinträchtigt. Denn wenn die Rechte des Bodmeristen andere seien, je nachdem der Schiffer Miteigenthümer oder Alleineigenthümer des verbodmeten Schiffes sei oder nicht, werde Jedermann Bedenken tragen, auf deutsche Schiffe Bodmerei zu geben, da es sehr schwierig sei, sich sichere Kenntniß über die Eigenthumsverhältnisse des zu verbodmenden Schiffs zu verschaffen.

Nach längerer Diskussion wurde mit Stimmeneinhelligkeit entschieden, daß der Titel von der Bodmerei auch dann anwendbar sein solle, wenn der Schiffer zwar als Schiffer kontrahire, aber zugleich Mitrheder oder Alleinrheder sei.

Hierauf wurde die Frage erörtert, ob der Titel von der Bodmerei dann Anwendung leiden solle, wenn der Rheder selbst als solcher in einem Nothfalle während der Reise den Bodmereikontrakt abgeschlossen habe. Von verschiedenen Herren Abgeordneten wurde die Verneinung dieser Frage befürwortet, und hiefür geltend gemacht: Eine Bodmerei, welche nicht von dem Schiffer als solchem eingegangen werde, könne nicht wohl als eigentliche Bodmerei angesehen werden. Es gehe das charakteristische Merkmal der letzteren, die Eingehung durch den Schiffer, verloren; sie nähere sich der Form nach der uneigentlichen Bodmerei, mit der sie auch sachlich das gemein habe, daß die Voraussetzung der Nichtbefugniß des Nehmers, die von ihm vertretenen Personen persönlich zu verpflichten, fehle, auf welcher Voraussetzung gerade die von der Versammlung beschlossenen Vorschriften zum großen Theile beruhten. Wende man gleichwohl die Grundsätze der eigentlichen Bodmerei auf sie an, so gerathe man somit unvermeidlich in das Gebiet der uneigentlichen Bodmerei, deren Regelung, wie bereits mehrfach geltend gemacht worden, den Landesgesetzen für den Fall überlassen werden müsse, daß ein Bedürfniß hiefür vorhanden sei. Ein Bedürfniß für Regelung einer solchen vom Rheder aufgenommenen Bodmerei im gemeinsamen Seerechte könne nicht anerkannt werden, selbst wenn man den Fall annehme, daß der Rheder in einem Nothfalle außer Stand sei, auf seinen persönlichen Kredit das nöthige Geld zu schaffen, und sich auf die Zeichnung einer mit besonderen Vorzugsrechten ausgerüsteten Bodmerei angewiesen sehe, denn in einem solchen Falle könne der Rheder seine Absicht einfach dadurch erreichen, daß er sich selbst des Vertragsabschlusses enthalte und den Schiffer oder, falls dieser etwa gestorben wäre, dessen nach der Schiffshierarchie eintretenden Stellvertreter kontrahiren lasse.

Von der anderen Seite wurde die Bejahung der vorliegenden Frage empfohlen und hervorgehoben: Es könne nicht zugegeben werden, daß die vom Rheder genommene Bodmerei unter allen Umständen zur uneigentlichen Bodmerei gehöre und von einer eigentlichen Bodmerei nie anders die Rede sein könne, als wenn der Schiffer kontrahirt habe. Das unterscheidende Merkmal der eigentlichen oder uneigentlichen Bodmerei liege vielmehr darin, ob dieselbe in einem während der Reise eingetretenen Nothfalle des Schiffs aufgenommen worden oder nicht. Die Anwendung der Bestimmungen des Titels von der Bodmerei auf den Fall einer vom Rheder im Nothfalle genommenen Bodmerei sei aus inneren Gründen vollkommen gerechtfertigt. Es handle sich nämlich weder um einen Nothfall des Rheders, noch um einen Nothfall des Schiffers, sondern immer nur um den Nothfall des auf der Reise befindlichen Schiffs. Die Vermögensverhältnisse der beiden Ersteren seien ein sehr gleichgültiger Umstand bei der Beurtheilung der Frage, ob zu Gunsten des Bodmereigebers und gegenüber den älteren Schiffsgläubigern eine eigentliche Bodmerei vorliege oder nicht. Entscheidend sei nur die Rücksicht, ob das Schiff selbst sich in einem solchen Zustande befunden habe, daß es ohne einen Geldvorschuß die Reise nicht fortsetzen konnte. Trete diese Voraussetzung ein, und werde bei solchem Sachverhalte ein Bodmereidarlehen kontrahirt, so lasse sich gar kein Grund denken, warum der von dem eben anwesenden Rheder gezeichnete Bodmereibrief geringere Gültigkeit haben solle, als er gehabt haben würde, wenn ihn sein Mandatar, der Schiffer, gezeichnet hätte.

Bei der Abstimmung, bei welcher sich ein Mitglied seiner Stimme enthielt, weil dasselbe der Ansicht war, daß, bevor über die hier besprochene Frage abgestimmt werden könne, zunächst festzustellen sei, was als eigentliche und was als uneigentliche Bodmerei anzusehen sei, und worin das unterscheidende Merkmal beider liege, wurde mit 6 gegen 3 Stimmen entschieden, daß, unbeschadet der vorerwähnten Beschlußfassung über den Fall, wenn der Schiffer zwar als Schiffer handle, aber zugleich Mitrheder oder Alleinrheder sei, der Titel von der Bodmerei nur auf den Fall Anwendung leide, wenn die Bodmerei vom Schiffer als dem gesetzlichen Vertreter des Rheders und der Ladungsinteressenten genommen werde.

CCCVI. Sitzung.

Hamburg, am 12. März 1859.

Beim Beginn der heutigen, von dem Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule geleiteten Sitzung, an welcher auch Herr Syndikus Dr. Mann aus Rostock Antheil nahm, gab zunächst ein stimmführender Herr Abgeordneter nachstehende Erklärung ab: Als die hohe Versammlung sich entschloß, in ihren Berathungen über die Bodmerei die gedruckte preuß. Vorlage zu verlassen und sich auf die Regelung der eigentlichen Bodmerei zu beschränken, die Normirung der uneigentlichen Bodmerei aber den Landesgesetzgebungen zu überlassen, habe kein praktischer Jurist darüber im Zweifel sein können, daß es ihr darum zu thun war, als eigentliche Bodmerei einzig und allein diejenige zu behandeln, welcher in dem Kapitel von den Vorrechten zum Unterschiede von der uneigentlichen Bodmerei gewisse weittragende Prioritätsrechte vorbehalten werden sollten. Wie nun der Charakter jeder Bodmerei sich in dem Satze: res solum obligata ausdrücke, so habe bisher als die ausnahmsweise bevorzugte, also als die eigentliche Bodmerei, diejenige gegolten, welche als Hülfe in der Noth gegeben wurde, et salvam fecit totius pignoris causam. Nur dieser konnte jenes Vorrecht gebühren, es mußte ihr aber gebühren, wenn sie der bezeichneten Bedingung entsprach. Das ganze System der Vorrechte ruhe auf dieser Grundlage und es sei geradezu juristisch unmöglich, durch willkührliche Bestimmungen diesem Prinzip ein anderes zu substituiren. Nun habe die Majorität in der vorigen Sitzung beschlossen, der Nothbodmerei, falls sie nicht vom Schiffer — dem Diener, sondern vom Rheder — dem Herrn, gezeichnet sei, die Eigenschaft der eigentlichen Bodmerei abzusprechen, also wie es scheine, derselben jene Vorrechte zu entziehen, die ihr nach der Natur der Sache nicht nach Belieben entzogen werden könnten. Diesen Beschluß habe sich der stimmführende Abgeordnete nur durch eine der nachfolgenden Voraussetzungen erklären können: Entweder habe man den Rheder als ein Individuum betrachtet, dem man es nicht ansehe, daß er ausschließlich die fortune de mer repräsentire und bei welchem also der Zweifel, ob er seinen persönlichen Kredit mit engagire, nicht auf gleiche Weise, wie beim Schiffer, von vornherein ausgeschlossen sei; dann beruhe aber der Beschluß

auf einer Verwechslung; denn, gehe die Ausschließung jeder persönlichen Haftung aus dem Vertrage selbst nicht unbezweifelt hervor, so sei nicht blos keine eigentliche oder Nothbodmerei, sondern überhaupt gar keine Bodmerei denkbar; daß aber der Rheder gar keine Bodmerei solle schließen können, werde wohl Niemand behaupten wollen. Oder man habe zwar nicht daran gedacht, der vom Rheder gezeichneten Nothbodmerei ihr Vorrecht zu bestreiten, wie dieses ja auch anderen in Nothfällen zur Rettung des Ganzen gemachten Lieferungen oder vorgeschossenen Geldern nicht bestritten werden könne, und habe blos beabsichtigt, dem Vertrage die Qualifikation als Bodmerei und dem Darleiher die Berechtigung zur Ausbedingung höherer Zinsen abzusprechen; dann müsse man aber die Voraussetzung in doppelter Beziehung als eine irrige bezeichnen, denn 1. müsse das Bemühen, ein Darlehen mit Haftung der blosen fortune de mer dem Wuchergesetze zu unterordnen, als ein ungerechtfertigtes und vergebliches erscheinen und 2. sei ja Bodmerei kein willkührlicher, erst zu schaffender Begriff, sondern das Wort drücke ein schon bestehendes Rechtsinstitut aus, dem die gegebene Bezeichnung am wenigsten in einer gemeinsamen Gesetzgebung nach Gutdünken entzogen werden dürfe. Endlich könne beabsichtigt worden sein, der vom Rheder gezeichneten Nothbodmerei in der That, eben weil sie der Rheder und nicht der Schiffer zeichnete, konsequent auch das der eigentlichen Bodmerei zukommende Vorrecht zu entziehen, — und dann sei allerdings gegen die Folgerichtigkeit nichts weiter einzuwenden, nur scheine sie, wie es dem Stimmführer dünke, mit dem Opfer des guten, materiellen Rechts zu theuer erkauft zu sein. Wie dem übrigens sei, die in dieser hohen Versammlung vielfach laut gewordenen abweichenden Ansichten über das Wesen der uneigentlichen Bodmerei, welches abwechselnd in dem Umstande gesucht worden, daß sie eine persönliche Haftung nicht ausschließe, oder daß sie einer Assekuranz gleiche, daß sie nicht jede Gefahr umfasse, oder daß der Rheder dabei intervenire u. s. w., habe dem Stimmführer die Ueberzeugung aufgedrungen, daß man den eigentlichen Unterscheidungsgrund in den Bestimmungen und in der rechtlichen Konstruktion des Vertrags selbst und nicht dort, wo er einzig und allein zu finden sei, nämlich in den faktischen Vorbedingungen und in dem Entstehungsgrunde und dem Zwecke desselben suche. Solche Voraussetzungen machten die Basis der Berathung zu einer durchaus schwankenden. Die Legislation könne den Vertrag nach französischem, englischem oder deutschem Muster konstruiren, damit habe sie aber weder den Begriff der eigentlichen, noch jenen der uneigentlichen Bodmerei gegeben, sondern einfach festgesetzt, was Bodmerei überhaupt sein solle. Stehe der Begriff der Bodmerei fest, so müsse in

jeder dieser Konstruktionen die bevorzugte Spezies, die man eigentliche oder Nothbodmerei nenne, ihren Platz finden können, wie sie auch in der That in allen ihren Platz gefunden habe. Die Legislation könne um einen Schritt weiter gehen und bestimmen, daß sie blos die Nothbodmerei ins Auge fassen, und von der übrigen schweigen wolle; die Spezies müsse sie aber nach dem Dafürhalten des Stimmführers nehmen, wie sie ist, und dürfe die Kriterien derselben dadurch, daß sie zum Wesentlichen Unwesentliches, zum Nothwendigen Zufälliges hinzufüge, nicht verwischen. Die Noth des Schiffes — wohlverstanden: nicht die Noth des Schiffers oder Rheders, — sei die einzige Cynosur. Wer es auf der Reise vertritt, ob der Rheder, ob der Schiffer, ob dieser vermöge seiner gesetzlichen Befugnisse, ob kraft einer weiteren oder engeren Vollmacht, sei für den Unterscheidungsgrund und das Vorrecht ein höchst gleichgültiger Umstand. Insofern die Beschlüsse derlei Zufälligkeiten als das Wesen der Sache hinstellten, machten sie es den Abgeordneten eines Landes, wo die Grenze zwischen eigentlicher und uneigentlicher Bodmerei auf das Schärfste gezogen sei, wie sich dies auch im § 271 des östr. Entwurfs zeige, durchaus unmöglich, sich in der neuen willkührlichen Eintheilung zurecht zu finden und den Corollarien der gefaßten Beschlüsse zustimmend zu folgen. Durch diese Erklärung glaube der Stimmführer die Stellung angedeutet zu haben, die er gegenüber den noch schwebenden Fragen über Bodmerei und Priorität fernerhin einzunehmen gezwungen sei.

Hiegegen wurde bemerkt, daß in den norddeutschen Seestaaten bisher als Unterscheidungsmerkmal der eigentlichen und uneigentlichen Bodmerei unbestritten der Umstand gegolten habe, ob die Bodmerei vom Schiffer im Nothfalle auf Grund seiner gesetzlichen Vollmacht oder vom Rheder genommen werde, daß die von der Versammlung bei der Bodmerei gefaßten Beschlüsse auf der Voraussetzung beruhten, nicht der Geschäftsherr, sondern ein durch das Gesetz mit beschränkten Befugnissen ausgerüsteter Vertreter desselben habe das Geschäft abgeschlossen, und daß dieselben zum Theile unhaltbar würden, wenn diese Voraussetzung wegfiele, ferner daß zur Erledigung sämmtlicher in der eben aufgeführten Erklärung erhobenen Bedenken der Art. 576 der Anlage zum 300. Protokolle genüge, weil in diesem den Landesgesetzgebungen die Regelung der uneigentlichen Bodmerei im weitesten Umfange anheimgegeben werde, sonach nichts im Wege stehe, da, wo ein Bedürfniß hiefür vorhanden sei, in der Landesgesetzgebung zu bestimmen, daß der Titel des allgemeinen Seerechts über die Bodmerei auch auf die vom Rheder im Nothfalle aufgenommene Bodmerei

Anwendung leide, und daß auch diese die der eigentlichen Bodmerei im allgemeinen Seerecht beigelegten Vorzugsrechte haben solle.

Hiernächst wurde von einem Herrn Abgeordneten beantragt, zur Ergänzung der in der vorigen Sitzung gefaßten Beschlüsse auch noch die Frage zu entscheiden, ob der Anwendung des Titels von der Bodmerei der Umstand entgegenstehe, daß der Schiffer Alleineigenthümer oder Miteigenthümer der verbodmeten Ladung sei, und zu diesem Behufe auszusprechen, daß dieses Umstandes unerachtet der mehr erwähnte Titel Anwendung leide. Zur Unterstützung dieses Antrags wurde hervorgehoben: Dieselben Gründe, welche für die Entscheidung gesprochen hätten, daß die Bodmerei als eigentliche Bodmerei auch dann zu betrachten wäre, wenn der Schiffer auch Mitrheder oder Alleinrheder sei, lägen auch hier vor; es würden die bedenklichsten, die Aufnahme der Bodmerei im Ausland außerordentlich erschwerenden Verwickelungen bei einer gegentheiligen Beantwortung der eben aufgeworfenen Frage entstehen, namentlich wenn der Schiffer im Uebrigen nicht am Eigenthum der verbodmeten Sache betheiligt sei, somit eine eigentliche Bodmerei mit einer uneigentlichen konkurriren würde, und ausgeschieden werden müßte, wie weit lediglich die verbodmete Sache haften und wie weit eine persönliche Haftbarkeit des Schiffers eintreten solle. Eine ausdrückliche Erledigung der vorliegenden Frage im Gesetze aber sei unumgänglich erforderlich, weil sonst leicht aus den übrigen Bestimmungen des Gesetzes der Schluß gezogen werden könnte, daß die Bodmerei anders beurtheilt werden solle, wenn der Schiffer Eigenthümer oder Miteigenthümer der verbodmeten Ladung sei, als wenn er Eigenthümer oder Miteigenthümer des Schiffs wäre; ein solches argumentum e contrario sei hier mehr, als in allen anderen Fällen, zu befürchten, weil der Grundgedanke aller Bestimmungen über die eigentliche Bodmerei der gewesen sei, daß der Schiffer dabei als Vertreter fremder Interessen handeln müsse.

Die proponirte Entscheidung wurde ihrem sachlichen Inhalte nach von keiner Seite beanstandet, und von einem Herrn Abgeordneten die Aufnahme einer ausdrücklichen Bestimmung hierüber nur um deswillen beanstandet, weil sich dieselbe für den Fall, daß der Schiffer Miteigenthümer der Ladung sei und Schiff und Fracht mit verbodmet werden, auf Grund des über den Fall der Mitrhederschaft des Schiffers ꝛc. gefaßten Beschlusses von selbst ergebe, der Fall aber, daß der Schiffer Alleineigenthümer der Ladung sei und diese allein verbodmet werde, gewiß so selten vorkomme, daß eine ausdrückliche Entscheidung desselben im Gesetze nicht geboten erscheine.

Bei der Abstimmung wurde mit 10 gegen 1 Stimme dem eben besprochenen Antrage stattzugeben beschlossen.

Hierauf wurde, dem Vorschlag eines Herrn Abgeordneten entsprechend, auf eine wiederholte Berathung des

Art. 562

der Anlage zum 300. Protokolle zurückgegangen und hiezu vorgebracht: Die Versammlung habe sich bei der ersten Berathung des Art. 562 dafür entschieden, eine Definition der Bodmerei nicht in das Gesetz aufzunehmen, sondern den Begriff derselben als bekannt vorauszusetzen und im Gesetze lediglich zu bestimmen, welche Folgen dieselbe haben solle, wenn sie vom Schiffer auf Grund seiner gesetzlichen Vollmacht im Nothfalle genommen werde. Dieser Beschluß habe mehrere erhebliche Bedenken gegen sich. Aus einer demselben entsprechenden Fassung des Art. 562 werde man nämlich einmal mit Recht folgern, daß die Versammlung auch noch andere Arten von Bodmerei anerkannt habe. Die Folge hievon werde aber sein, daß, wenn an anderen Stellen des Gesetzes, z. B. in der Lehre von der Rangordnung der Schiffsgläubiger, von der Bodmerei die Rede sei, die größte Unsicherheit darüber herrsche, auf welche Rechtsgeschäfte sich die betreffenden Bestimmungen bezögen, und daß am Ende diese Bestimmungen wider den Willen der Versammlung auch auf andere Arten der Bodmerei angewendet würden. Ein ferneres Bedenken bestehe darin, daß beschlossen sei auszusprechen, der Bodmereigläubiger solle sich, entgegenstehender Verabredung unerachtet, nur an das verbodmete Objekt halten können. Diese Bestimmung gehe ohne Zweifel zu weit, indem sie dahin führen würde, daß alle Nebenberedungen des Inhalts, der Bodmereigeber solle die eine oder die andere Gefahr nicht tragen u. dgl., für ganz unverbindlich und nicht geschrieben erachtet würden. Wenn der Schiffer für die Bodmereischuld, wie dies für zulässig erachtet worden, lediglich die Fracht verbodmet habe, aber z. B. die Kriegsgefahr von dem Risiko des Bodmereigebers ausgeschlossen sei, und die Fracht in der Folge wirklich durch Krieg verloren gehe, so sei nicht abzusehen, weshalb sich der Bodmereigläubiger nicht auf Grund der besonderen Verabredung in Betreff der Kriegsgefahr an das übrige der See anvertraute Vermögen des Rheders sollte halten dürfen. Da nun der Inhalt des Art. 562 in der von der Versammlung angenommenen Fassung, soweit er richtig sei, auch als völlig selbstverständlich erscheine, indem er nur eine früher beschlossene Vorschrift wiederhole, nämlich daß der Schiffer nur das der See anvertraute Vermögen verpflichten könne, werde die Streichung des ganzen Beschlusses beantragt und anheim gegeben, zum Zwecke der Verständigung darüber, für welche Rechtsgeschäfte der

Titel von der Bodmerei berechnet sei, in Art. 575 auszudrücken, daß dieser Titel nur auf die vom Schiffer auf Grund seiner gesetzlichen Vollmacht in Nothfällen eingegangenen Bodmereigeschäfte Anwendung leide.

In der durch diesen Antrag veranlaßten Diskussion ergab sich zunächst eine Meinungsverschiedenheit darüber, was mit den Worten: „entgegenstehender Verabredung unerachtet" habe ausgedrückt werden sollen, und welche Bedeutung solchen anderweitigen Verabredungen, so namentlich der Nebenverabredung, daß der Bodmereigeber die eine oder die andere Gefahr der Sache nicht tragen solle, mit Grund beigelegt werden könne.

a. Mehrere von den Herren Abgeordneten traten der eben von dem Herrn Antragsteller dargelegten Ansicht über die Bedeutung der in Rede stehenden Worte bei, indem sie sich auf die Ausführungen im Protokolle der 300. Sitzung Seite 2544 bezogen, und befürworteten deshalb die Beibehaltung dieses Zwischensatzes, sowie des ganzen früher angenommenen Art. 562.

b. Andere von den Mitgliedern waren der Meinung, die Absicht der Worte: „entgegenstehender Verabredung unerachtet" gehe keineswegs dahin, auszusprechen, daß die fraglichen Nebenberedungen gänzlich unverbindlich und für nicht beigesetzt anzusehen seien; die Absicht derselben sei vielmehr lediglich die, zu bestimmen, daß dergleichen Nebenberedungen den Gläubiger nicht berechtigen könnten, auf Grund derselben Ansprüche gegen das nicht verbodmete Vermögen des Rheders mit den für die eigentlichen Bodmereiforderungen bestehenden Vorzugsrechten rc. geltend zu machen, daß die Ansprüche aus solchen Verabredungen somit, falls sie überhaupt vorhanden seien, jedenfalls nicht die Eigenschaft von Bodmereiansprüchen haben sollten. Diese Entscheidung sei auch ganz angemessen, denn in dem von dem Herrn Antragsteller angeführten Beispiel würde nicht abzusehen sein, weshalb der Bodmereigläubiger, dem die Fracht allein verbodmet worden, wenn er überhaupt auch das anderweitige der See anvertraute Vermögen des Bodmereinehmers in Anspruch nehmen könne, auch in Bezug auf dieses nicht verbodmete Vermögen die mit der Bodmerei verbundenen Vorrechte haben und nicht höchstens als gewöhnlicher Schiffsgläubiger gelten sollte. Die Frage, ob und welche Ansprüche diese Nebenverabredungen in Wirklichkeit zu verleihen im Stande seien, werde durch die in Rede stehenden Worte gar nicht berührt. Sei das ganze der See anvertraute Vermögen des Rheders verbodmet, so verstehe sich von selbst, daß dergleichen Nebenberedungen ohne alle Bedeutung bleiben müßten, denn sie würden in diesem Falle nur dann eine Wirkung haben, wenn sie eine persönliche Haftbarkeit des Bodmereischuldners nach sich ziehen könnten.

Eine solche Haftbarkeit zu begründen, sei der Schiffer aber nicht ermächtigt, die ganze Verabredung somit wenigstens dem Rheder gegenüber und vorbehaltlich der Frage, wie weit sich der Schiffer selbst habe verpflichten wollen, gänzlich bedeutungslos. Sei aber nur ein Theil des der See anvertrauten Vermögens verbodmet, so stehe nichts im Wege, anzunehmen, daß in der betreffenden Verabredung ein neben der Bodmerei hergehender Vertrag enthalten sei, durch welchen der Schiffer so weit, als seine Vollmacht reiche, und nur für den Fall, daß das verbodmete Objekt in einer gewissen Gefahr zu Grunde gehe, auch das übrige Vermögen des Rheders verpflichtet habe. Von dieser Seite wurde deshalb beantragt, in einem Zusatz zu dem im Uebrigen beizubehaltenden Art. 562, jedoch unter Streichung der Worte: „entgegenstehender Vereinbarung ungeachtet" zu bestimmen, daß entgegenstehende Verabredungen, welche eine über das der See anvertraute Vermögen des Rheders hinausgehende persönliche Haftbarkeit des Letzteren begründen würden, dem Rheder gegenüber keine Gültigkeit hätten.

c. Noch andere von den Herren Abgeordneten hielten dafür, dergleichen Nebenberedungen ständen mit dem wahren Wesen der eigentlichen Bodmerei in Widerspruch. Der Bodmereikontrakt sei auf die Begründung einer realen Obligation gerichtet (res sola obligata est). Jede Uebereinkunft, welche zugleich, wenn auch nur bedingt und theilweise, auf die Verpflichtung einer Person für die Bodmereischuld selbst gerichtet sei, alterire den Charakter der eigentlichen Bodmerei und mache sie zu einem uneigentlichen Bodmereigeschäfte. Eine persönliche Obligation des Rheders für die Bodmereischuld sei aber auch dann vorhanden, wenn eine oder die andere Gefahr von dem Risiko des Bodmereigebers ausgeschlossen werde, der persönlichen Verpflichtung sei alsdann nur eine Grenze rücksichtlich ihrer Vollstreckbarkeit gesteckt. Unter diesen Umständen müsse man sich dafür entscheiden, daß ein Bodmereikontrakt, mit dem eine Nebenberedung der vorliegenden Art verbunden sei, aufhöre, eine eigentliche Bodmerei zu sein. Es werde deshalb beantragt, den in der ersten Berathung gestrichenen Art. 567 der Anlage zum 300. Protokolle wieder herzustellen.

d. Endlich hielten einige von den Herren Abgeordneten dafür, daß es gerathen sei, die Frage über die Wirkungen der in Rede stehenden Nebenkontrakte offen zu lassen, weil sich die richtige Entscheidung auf Grund allgemeiner Rechtsgrundsätze von selbst ergeben werde. Von dieser Seite wurde deshalb beantragt, den Art. 562 in der früher angenommenen Fassung zwar beizubehalten, aber die Worte: „entgegenstehender Verabredung unerachtet" einfach zu streichen.

e. Ein Herr Abgeordneter beantragte, mit Rücksicht auf den bisherigen Verlauf der Diskussion, den Eingang des Titels von der Bodmerei, wie folgt, zu fassen: „Wenn der Schiffer in Nothfällen kraft seiner gesetzlichen Befugniß auf — — — Bodmerei nimmt, so gelten folgende Bestimmungen:

1) „Der Bodmereigeber kann nur aus dem verbodmeten Gegenstand „seine Befriedigung suchen."

2) „Wenn eine Gefahr in dem Bodmereivertrag ausgenommen ist,

vel

„so ist der Bodmereivertrag nichtig."

vel

„so gilt dies als nicht geschrieben."

vel

„so ist weder der Bodmereivertrag nichtig, noch gilt dies als nicht „geschrieben."

Mehrere Mitglieder befürworteten endlich, statt des Art. 562, wie er in der früheren Berathung genehmigt worden, eine Definition des Bodmereikontrakts an die Spitze des Titels zu stellen, hauptsächlich um jeden Zweifel darüber zu beseitigen, was als das Wesen der Bodmerei anzusehen und unter Bodmerei zu verstehen sei, wenn derselben an anderen Stellen des Gesetzes Erwähnung geschehe.

Bei Erörterung dieses Vorschlags wurden die in der 300. Sitzung geltend gemachten Gründe und Gegengründe wiederholt in Betracht gezogen, und sodann bei der Abstimmung der Antrag unter b mit 6 gegen 5 Stimmen, der Antrag unter c mit 8 gegen 3 Stimmen, der Antrag unter d aber mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt. Die Abstimmung über den Antrag unter e wurde mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt, weil man denselben durch die zuerst aufgeführten Abstimmungen schon für erledigt hielt. Endlich wurde mit 7 gegen 4 Stimmen entschieden, daß auf eine spezielle Berathung des Vorschlags, eine Definition aufzunehmen, eingegangen werden solle.

In Folge hievon wurde in Hinblick auf Art. 562 der Anlage zum 300. Protokolle und vorbehaltlich wiederholter Revision der Redaktion folgende Definition in Vorschlag gebracht:

„Die Bodmerei ist ein in den Fällen der Art. 451 und 528 dem „Schiffer auf Schiff, Fracht oder Ladung gegen Zusicherung einer „Prämie unter der Bedingung gegebenes Kapital, daß sich der „Gläubiger wegen Zurückzahlung desselben mit Prämie im Be„stimmungshafen nur an Schiff, Fracht oder Ladung halten solle."

Bei Besprechung dieses Vorschlags wurde zunächst beantragt und mit 6 gegen 5 Stimmen beschlossen, daß nach: „dem Schiffer" einzuschalten sei: „als solchem", um hervorzuheben, daß der Schiffer auf Grund seiner gesetzlichen Vollmacht handeln müsse, wenn eine Bodmerei im Sinne des Gesetzes begründet werden solle. Sodann wurde mit 6 gegen 5 Stimmen ausdrücklich zu sagen beschlossen, daß die Ertheilung einer besonderen Autorisation zur Eingehung der Bodmerei von Seiten des Rheders an der Anwendung des Titels von der Bodmerei in so lange nichts ändern könne, als dieselbe nur das Verhältniß zwischen dem Schiffer und Rheder ꝛc. angehe und der Erstere Dritten gegenüber nur auf Grund seiner gesetzlichen Vollmacht kontrahire. Dabei wurde anerkannt, daß es der Annahme der beantragten Definition unerachtet bei dem Beschlusse, wonach der Titel von der Bodmerei auch dann Anwendung leide, wenn der Schiffer zugleich Alleineigenthümer oder Miteigenthümer des Schiffs oder der Ladung sei, sein Verbleiben habe, da in diesen Fällen der Schiffer nach wie vor seine Eigenschaft als Schiffer behalte, und füglich als solcher die Bodmerei eingehen könne.

Auf das Bedenken eines Herrn Abgeordneten, ob nicht neben der Prämie auch der etwaigen Nebengebühren Erwähnung geschehen müsse, weil man sonst annehmen dürfe, daß sich die Bestimmung des Gesetzes auf diese gar nicht beziehe, ward in der Absicht, eine zu detaillirte Fassung zu umgehen und gleichwohl möglichst umfassend zu sein, mit Stimmeneinhelligkeit statt: „Zurückzahlung desselben mit Prämie" zu setzen beschlossen: „Zahlung der ganzen Schuld."

Sodann wurde am Schlusse der Definition statt: „nur an Schiff, Fracht oder Ladung" mit 7 gegen 4 Stimmen: „nur an den verbodmeten Gegenstand" zu setzen beschlossen, um die irrige Ansicht auszuschließen, als dürfe der Bodmereigläubiger sich an Schiff, Fracht und Ladung halten, wenn ihm auch nur das eine oder das andere verbodmet worden sei.

Endlich wurde noch der Ausdruck: „Kapital" beanstandet, und statt desselben: „Darlehen" zu setzen beantragt. Nachdem hiezu die schon in der 302. Sitzung (Prot. S. 2566) geltend gemachten Gründe wiederholt in Betracht gezogen worden waren, ward diesem Antrag mit 8 gegen 3 Stimmen stattzugeben beschlossen und die in dieser Weise festgestellte Definition schließlich mit 7 gegen 4 Stimmen angenommen.

CCCVII. Sitzung.

Hamburg, am 14. März 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute die Fassung eines Theils der Bestimmungen über die Bodmerei berathen und festgestellt.

CCCVIII. Sitzung.

Hamburg, am 15. März 1859.

In heutiger Sitzung, an welcher auch der k. k. österreichische Abgeordnete, Herr Ritter von Sartorio Antheil nahm, wurde unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule zur Berathung des

Art. 576

der Anlage zum 300. Protokolle übergegangen und von einem Mitgliede die Streichung desselben beantragt. Der Herr Antragsteller hob hiezu hervor: Die Aufnahme des Art. 576 würde mit dem Verfahren nicht im Einklang stehen, welches die Versammlung bei Abfassung der vier ersten Bücher des Handelsgesetzbuchs beobachtet habe; auch sei dieser Artikel völlig selbstverständlich. Es bedürfe nämlich keiner ausdrücklichen Erwähnung im Gesetze und sei auch bis jetzt noch in keinem Artikel gesagt worden, daß die Landesgesetzgebungen befugt seien, diejenigen Rechtsmaterien zu regeln, welche im Handelsgesetzbuch nicht berührt würden, und Bestimmungen zu erlassen, welche neben dem Inhalte des gemeinsamen Rechtes hergingen, ohne mit demselben in Widerstreit zu gerathen. Nur wenn in einzelnen Ländern ein Bedürfniß für Aufstellung gewisser

Bestimmungen vorhanden sei, welche mit dem Inhalt des Handelsgesetzbuchs nicht im Einklange stehen würden, könne ein Anlaß dazu vorhanden sein, daß die Versammlung erkläre, die Erlassung solcher Bestimmungen durch die Landesgesetzgebung stehe mit ihrer Intention nicht im Widerspruch.

Hiegegen wurde geltend gemacht: Es lasse sich zwar nicht verkennen, daß der Inhalt des Art. 576 selbstverständlich sei, dessenungeachtet werde man sich aber für dessen Beibehaltung entscheiden müssen, weil sonst keine genügende Gewißheit darüber vorhanden sein würde, für welche Rechtsgeschäfte die Versammlung den Titel von der Bodmerei und die an anderen Stellen des Gesetzes noch vorkommenden Vorschriften über die Bodmerei bestimmt habe. Wenn nicht jeder Zweifel hierüber durch die Aufnahme des Art. 576 beseitigt werde, stehe zu befürchten, daß namentlich die zuletzt erwähnten Bestimmungen ohne Weiteres auch auf diejenigen Rechtsgeschäfte für anwendbar gehalten würden, welche in der Seerechtswissenschaft und im Verkehr außer dem in der Definition bezeichneten Kontrakte mit dem Namen der Bodmerei bezeichnet würden.

Von Seiten eines stimmführenden Herrn Abgeordneten wurde hierauf vorgetragen: Im Süden sei die ausgehende Bodmerei auf Waaren (foenus nauticum), wie die Sachverständigen versicherten, ganz außer Gebrauch gekommen. Die ausgehende Bodmerei auf das Schiff komme nur selten und zwar in solchen Fällen vor, in denen der Schiffsbaumeister nicht vollständig bezahlt werden könne und sein Guthaben auf dem Schiffe lasse. Diese ausgehende Bodmerei solle keinerlei Vorrecht genießen und bedürfe daher keiner besonderen gesetzlichen Regelung. Der Vertrag selbst solle die lex sein; ihn durch Aufstellung neuer gesetzlicher Auslegungsregeln zu begünstigen, dazu sei kein Grund vorhanden. Des beantragten Art. 576, welcher den Landesgesetzen die Normirung der uneigentlichen Bodmerei vorbehalte, habe es also nicht bedurft, und jeder solcher Vorbehalt sei bedauerlich, denn er thue dem erstrebten Ziele der Gemeinsamkeit den entschiedensten Abbruch. Demungeachtet müsse Art. 576 in Folge zweier in den letzten Sitzungen gefaßten Beschlüsse vorläufig angenommen werden. Der Versuch, die Grundsätze der Bodmerei, wie sie im Süden in Geltung seien, dem Zwecke der Gemeinsamkeit vollständig zu opfern und dem französischen System das norddeutsche mit seinen äußersten, der französischen Auffassung am fernsten liegenden, Konsequenzen zu substituiren, sei ein gewagtes, doch könne es sich lohnen. Zur Ermöglichung dieser radikalen Umgestaltung sei nur gewünscht worden, 1. daß die Versammlung ihren eigenen Beschlüssen, daß der Schiffer nur Mandatar des Rheders sei,

treu bleibe und dem Mandanten das Recht nicht abspreche, die Nothbodmerei mit derselben Rechtswirkung zu zeichnen, mit der sie der Mandatar zeichnen dürfe, und 2., daß ihre von der Majorität zu Protokoll geäußerte Ansicht, daß eine Nebenverabredung, wodurch der Bodmereigeber gegen einzelne Gefahren gleichsam reassekurirt werde, möge sie als abgesonderter Vertrag Geltung haben oder nicht, der Gültigkeit der sonst rechtsbeständigen Bodmerei keinen Eintrag thue, daß diese Ansicht nicht blos zu Protokoll geäußert, sondern ausdrücklich in dem Gesetze ausgesprochen werde. Keines von Beiden sei geschehen, und so bleibe allerdings nichts übrig, als die im Art. 576 eröffnete Rubrik für die sogenannte uneigentliche Bodmerei bis zur Berathung der Vorrechte offen zu lassen. Dort werde sich zeigen, welchen Inhalt diese Rubrik erhalten solle und davon werde es abhängen, wie sich der Herr Abgeordnete überhaupt dem ganzen Titel von der Bodmerei gegenüber stellen könne.

Von anderen Mitgliedern wurde die Fassung des Art. 576 beanstandet und geltend gemacht, daß dieselbe um deswillen nicht unverändert beibehalten werden könne, weil nirgends ausgesprochen worden sei, was man unter eigentlicher und uneigentlicher Bodmerei zu verstehen habe und auch in der Wissenschaft und Praxis, wie sich aus dem Verlaufe der Diskussion ergeben habe, nicht allerwärts dieselben Begriffe mit diesen Ausdrücken verbunden würden. Demzufolge wurde folgende Fassung in Vorschlag gebracht:

a. „Außer in den Fällen des Art. 575 kann der Eigenthümer des „Schiffs oder der Ladung einen Bodmereivertrag im Sinne dieses „Titels nicht eingehen; den Landesgesetzen bleibt indessen vorbe„halten, solche Verträge zu gestatten und zu regeln."

Auf den Einwand, daß dieser Vorschlag zu weit gehe, indem er dem Rheder das Eingehen von Bodmereiverträgen geradezu verbiete, während doch kein genügender Grund dafür vorhanden sei, der ausdrücklich erklärten Absicht der Kontrahenten, daß das von ihnen eingegangene Rechtsgeschäft nach den Bestimmungen des Titels von der Bodmerei beurtheilt werden solle, sofern es sich um die Wirkungen des Vertrags unter ihnen selbst handle, entgegenzutreten, bemerkte der Herr Antragsteller: Der Antrag unter a gehe keineswegs so weit, wie eben angeführt worden; Verträge der eben erwähnten Art sollten keineswegs für unstatthaft erklärt werden. Wenn die Parteien aber nur über die Wirkungen ihres Geschäfts unter sich zu verfügen Macht hätten und nicht zu bestimmen befugt seien, daß auf dasselbe auch die Bestimmungen über die der Bodmerei zuzugestehenden

Vorrechte ꝛc. ꝛc. Anwendung leiden sollten, so sei doch unverkennbar ein Vertrag der eben erwähnten Art keine wirkliche Bodmerei im Sinne des Handelsgesetzbuchs, sondern nur ein ihr ähnlicher Kontrakt, den man im Gesetze selbst als Bodmerei zu bezeichnen sich enthalten müsse, um die Mißdeutungen auszuschließen, wegen deren Art. 576 überhaupt in Vorschlag gebracht werde. Die verbietende Fassung des Antrags unter a sei demnach wohl gerechtfertigt und deshalb erforderlich, damit nicht erst in den einzelnen Landesgesetzgebungen ein solches Verbot erlassen werden müsse, wenn die sog. uneigentliche Bodmerei in dem Sinne, daß ihr die Rechte der Bodmerei zuständen, nicht für zulässig gehalten werde.

Abgesehen von dem bereits berührten Bedenken gegen die verbietende Fassung des Antrags unter a, wurde gegen denselben noch weiter geltend gemacht, daß er auch den Fall nicht berücksichtige, wenn der Schiffer in anderen als in Nothfällen auf speziellen Auftrag des Rheders oder Ladungseigenthümers während der Reise oder vor Antritt derselben Bodmerei nehme.

Um die bisher besprochenen Fassungsbedenken zu heben, und auszudrücken, daß, wo immer im Gesetze von Bodmerei die Rede sei, nur die hier definirten Rechtsgeschäfte gemeint seien, machte hierauf ein Mitglied den Vorschlag, in der im Art. 562 enthaltenen Definition zu sagen:

b. „Bodmerei im Sinne dieses Gesetzbuchs ist ꝛc. ꝛc.“

Von anderen Seiten trat man diesem Vorschlage bezüglich der Ergänzung der Definition bei, befürwortete aber gleichwohl und zwar hauptsächlich mit Rücksicht auf diejenigen Länder, in denen die Anerkennung der vom Rheder in Nothfällen gezeichneten Bodmerei als einer mit den entsprechenden Vorrechten ausgerüsteten Bodmerei als Bedürfniß erscheine, die Beibehaltung des Art. 576 in folgender Fassung:

c. „Die Vorschriften über die uneigentliche, d. i. die nicht vom „Schiffer als solchem eingegangene Bodmerei bleiben den Landes„gesetzen überlassen.“

Bei der Abstimmung wurde der Antrag unter b mit allen Stimmen, der Antrag unter c mit 6 gegen 5 Stimmen angenommen und die Streichung des Artikels mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt.

Auf den Vorschlag eines Herrn Abgeordneten wurde hiernächst auf die Berathung der in Art. 563 der Anlage zum 300. Protokolle behandelten Frage zurückgegangen und hiezu vorgebracht: Bei Diskussion des Art. 563 sei man allseitig darüber einverstanden gewesen und habe man als selbstverständlich vorausgesetzt, daß, wenn auch durch den Bodmereivertrag zu-

nächst nur die verpfändete Sache für die Bodmereischuld selbst obligirt und keine persönliche Verpflichtung zu deren Entrichtung begründet werde, der Bodmereinehmer und der Schiffer als dessen gesetzlicher Vertreter doch insofern persönlich obligirt würden, daß sie in Ansehung der Erhaltung des Bodmereiobjekts und der Abhaltung eines jeden, die im Vertrag übernommene Gefahr vergrößernden Umstands Diligenz prästiren müßten, ferner habe man als selbstverständlich angenommen, daß der Schiffer, wenn er sich eine Vernachlässigung dieser Diligenz zu Schulden kommen lasse, dem Bodmereigläubiger unmittelbar verantwortlich sei, und habe sich deshalb für die Streichung des Art. 563 entschieden. Wenn nun auch füglich zugegeben werden könne, daß die zuerst erwähnte Voraussetzung richtig sei, so unterliege doch die zuletzt erwähnte Annahme sehr erheblichen Bedenken. Der Schiffer sei bisher stets als der gesetzliche Mandatar des Rheders angesehen worden, der für seine etwaigen Pflichtverletzungen zunächst nur dem Rheder als seinem Mandanten verantwortlich sei und, abgesehen von einigen besonders geregelten Verhältnissen, mit dritten Personen in keinem direkten Verhältnisse stehe, gegen den also auch der Dritte aus den mit ihm abgeschlossenen Verträgen nicht unmittelbar klagbar auftreten könne. Mit Rücksicht hierauf sei es auch für erforderlich gehalten worden, in dem Titel vom Schiffer bei Berathung des Art. 433 des preuß. Entwurfs ausdrücklich zu bestimmen, daß der Schiffer für Pflichtverletzungen nicht nur dem Rheder als seinem Mandanten, sondern auch dem Befrachter, Ablader ꝛc. ꝛc. verantwortlich sei. Eine allgemeinere Fassung sei für diese Bestimmung nicht gewählt, sondern die spezielle Aufzählung derjenigen Personen, denen der Schiffer unmittelbar Rede und Antwort zu stehen schuldig sein solle, vorgezogen worden, damit die Frage, wiefern der Assekuradeur den Schiffer zu belangen befugt sei, nicht zugleich mit entschieden würde. Die jetzige Fassung der mehr erwähnten Bestimmung würde aber auch dahin führen, daß man den Bodmereigläubiger nicht für berechtigt halten könnte, den Schiffer wegen etwaiger Pflichtverletzungen unmittelbar in Anspruch zu nehmen. Es werde deshalb beantragt, entweder in der an Stelle des Art. 433 des preuß. Entwurfs angenommenen Bestimmung ausdrücklich auch des Bodmereigläubigers Erwähnung zu thun, oder in einem besonderen Artikel im Titel von der Bodmerei auszusprechen, daß der Schiffer auch dem Bodmereigläubiger für den Schaden verantwortlich sei, welcher aus der Verletzung der in Art... (433 des preuß. Entwurfs) erwähnten Verpflichtungen entstehe.

Sodann bedürfe der Titel von der Bodmerei noch in einer anderen Beziehung der Ergänzung. Schon bei der früheren Berathung des

Art. 563 sei hervorgehoben worden, daß unter den Pflichtwidrigkeiten, welche sich der Schiffer möglicher Weise zu Schulden kommen lassen könne, die Deviation eine der bedeutendsten sei. Ohne Zweifel werde die Gefahr der verbodmeten Sache durch eine Deviation in sehr vielen Fällen erheblich vergrößert und oftmals deren Verlust oder Beschädigung herbeigeführt. Aber in einzelnen Fällen nachzuweisen, ob ein eingetretener Verlust des verbodmeten Objekts oder eine Beschädigung desselben gerade durch die Deviation veranlaßt worden sei, und ohne dieselbe nicht eingetreten wäre, sei höchst schwierig und werde nur selten gelingen. Wegen der Schwierigkeit dieser Beweisführung würde demnach das Recht des Bodmereigläubigers, den Schiffer wegen der durch ungerechtfertigte Deviation entstandenen Nachtheile in Anspruch zu nehmen, nahezu illusorisch sein, wenn nicht in anderer Weise Abhülfe geboten werde. Hieraus rechtfertige sich die Vorschrift, daß, wenn nach einer Deviation ein Verlust oder eine Beschädigung der verbodmeten Sache eingetreten sei, der Kausalzusammenhang zwischen dem Schaden und der Deviation fingirt werde. Aber auch diese Bestimmung genüge dem Bedürfnisse noch nicht. Denn selbst wenn der eben erwähnte Kausalzusammenhang ein für alle Mal als feststehend angenommen werde, könnten dem Bodmereigläubiger, der den Schiffer wegen einer Deviation in Anspruch nehmen wolle, die beschwerlichsten Weiterungen dadurch veranlaßt werden, daß er die Größe des erlittenen Schadens nachweisen müßte. Da nun doch in der Regel das verbodmete Objekt in unbeschädigtem Zustand so viel Werth habe, um die Bodmereischuld zu decken, werde es sich empfehlen, zur Vermeidung der erwähnten, weitläufigen Schadensliquidationen zu bestimmen, daß der Schiffer, wenn nach einer ungerechtfertigten Deviation Verlust oder Beschädigung der verbodmeten Sache eintrete, für die ganze Bodmereischuld persönlich zu haften habe. Aus den theils bei Diskussion des Art. 563, theils bei Berathung des letzten Absatzes von Art. 573 der Anlage zum 300. Protokolle geltend gemachten Gründen werde endlich in einem Zusatze zu bestimmen sein, daß diese Haftbarkeit auf den Rheder übergehe, wenn er dem Schiffer die ungerechtfertigte Deviation ungeachtet seiner Kenntniß von der Bodmerei ꝛc. aufgetragen habe. Demzufolge werde folgende Bestimmung in Vorschlag gebracht:

a. „Der Schiffer haftet für die ganze Bodmereischuld einschließlich der „Prämie persönlich, wenn er ohne Noth von der Reise abgewichen „und nach der Abweichung der Verlust oder die Beschädigung des „verbodmeten Gegenstands eingetreten ist."

„Die persönliche Haftung geht in diesem Falle auf den Rheder „über, wenn derselbe, obschon er von dem Sachverhältniß unter„richtet war, die Abweichung von der Reise angeordnet hat.“

In der Diskussion über diese Anträge ergab sich zunächst ein allgemeines Einverständniß darüber, daß der Bodmereigläubiger berechtigt sein müsse, sich wegen etwaiger Pflichtverletzungen des Schiffers in Ansehung der Erhaltung des verbodmeten Objekts unmittelbar an denselben zu halten, und daß dies ausdrücklich im Gesetze zu sagen sei. Es wurde deshalb mit Stimmeneinhelligkeit genehmigt, in der für Art. 433 des preuß. Entwurfs angenommenen Bestimmung nach dem Worte: „Ladungsempfänger“ einzuschalten: „Bodmereigläubiger.“ Von einem Herrn Abgeordneten wurde im Laufe der Diskussion die Bemerkung gemacht, daß das Recht, den Schiffer wegen Uebertretung seiner Obliegenheiten unmittelbar in Anspruch zu nehmen, voraussichtlich allen Schiffsgläubigern zugestanden werden müsse. Die Richtigkeit dieser Ansicht wurde jedoch von mehreren Mitgliedern bestritten und zuletzt die Erledigung dieser Frage vorzubehalten beschlossen.

Rücksichtlich des Antrags unter a wurde von einem Mitgliede geltend gemacht, daß er auf der einen Seite zu eng sei, indem sich nicht absehen lasse, weshalb der Bodmereigläubiger nur für den Fall einer einzelnen Art von Verschuldung des Schiffers gegen die beschwerliche Last der Beweisführung über den Kausalzusammenhang zwischen Schaden und Pflichtwidrigkeit geschützt werden solle, während auf der anderen Seite der Antrag zu weit gehe, indem er nicht blos eine Präsumtion zu Gunsten des Gläubigers, sondern eine Fiktion begründen und den Gegenbeweis ausschließen solle. Es werde deshalb statt des ersten Absatzes des Antrags unter a folgende Bestimmung in Vorschlag gebracht.

b. „Wenn der verbodmete Gegenstand untergeht oder verschlechtert wird, „und dies in ursachlichen Zusammenhang mit einer Pflichtwidrigkeit „des Schiffers möglicher Weise gebracht werden kann, so haftet der „Schiffer, Gegenbeweis vorbehalten, für die Bodmereischuld persön„lich, soweit der Bodmereigläubiger aus dem verbodmeten Gegen„stand keine Befriedigung erhalten kann.“

Andere Mitglieder hielten dafür, daß die Annahme des Antrags unter a gänzlich abzulehnen sei, indem sie hervorhoben: Der in Rede stehende Antrag werde zu einer ganz außerordentlichen Belästigung des Schiffers führen, und den Interessen der Schifffahrt weit mehr Nachtheil als Nutzen bringen. Schon bei verschiedenen Gelegenheiten sei hervor-

gehoben worden, daß bei dem jetzigen Stande der Schifffahrt nach einem und demselben Orte oft sehr verschiedene Wege eingeschlagen würden, je nachdem die Beschaffenheit von Wind und Wetter, der Bau des Schiffs, die größere oder geringere Zuversicht und Erfahrung des Schiffers diesen oder jenen Weg als den angemessenen erscheinen lasse. Ebenso oft seien die Schiffer veranlaßt, neue bis dahin noch nicht befahrene Wege, namentlich neue Durchfahrten zwischen den Inseln der Südseearchipeln zc. zc. zu versuchen, um den möglichst kürzesten Weg zu finden u. dgl. Wenn nun nach Vollendung der Reise ein Streit darüber zugelassen werden würde, ob der vom Schiffer eingeschlagene Weg der rechte gewesen, oder ob derselbe als Deviation zu betrachten sei, und wenn an die unter ganz anderen Umständen als die Wahl des Wegs erfolgende Beurtheilung dieser Frage eine so bedeutende Haftbarkeit des Schiffers geknüpft werden sollte, würden die Schiffer in dem freien Ermessen über die Art und Weise der Ausführung der Reise, das man ihnen ohne Nachtheil nicht entziehen dürfe, auf das Bedenklichste beschränkt. Dazu komme aber, daß die persönliche Haftbarkeit des Schiffers für den Bodmereigläubiger nur ein sehr geringes praktisches Interesse habe, weil die Schiffer in der Regel nicht vermögend genug seien, um den Entschädigungsansprüchen des Bodmereigläubigers gerecht werden zu können, und daß der Bodmereigläubiger des besonderen im Antrag unter a ihm zugedachten Schutzes nicht einmal bedürfe, da er sich auf anderem Wege, durch Assekurirung seines Guthabens zc., sichern könne, während die Annahme des Antrags unter a zu der Belästigung führen würde, daß der Bodmereigläubiger vor der Geltendmachung seiner Ansprüche gegen den Assekuradeur immer erst eine nutzlose Klage gegen den Schiffer anstellen müßte.

Gegen diese Bedenken wurde jedoch wieder eingewendet: Die Befürchtung, daß man in der Wahl des einen oder des anderen, sonst nicht ganz ungebräuchlichen und nicht offensichtlich unzweckmäßigen Kurses eine Deviation finden könne, sei nicht begründet; im Gegentheile liege in dem Umstande, daß man sich jetzt nicht mehr ängstlich an diesen oder jenen Kurs binde, Grund genug zu der Annahme, daß man in der Wahl des einen oder des anderen Wegs nicht so leicht eine unmotivirte Deviation finden werde. Ohnehin werde schon wegen des Assekuranzrechts die Feststellung des Begriffs der Deviation nicht ganz zu umgehen sein. Von großem praktischem Erfolge sei die beantragte Bestimmung aber schon deshalb, weil dem Antrage zufolge dieselbe Haftbarkeit auf den Rheder übergehen solle, wenn der Schiffer auf seine Anordnung gehandelt habe, weil

ferner der Rheder mit dem der See anvertrauten Vermögen für die rechtswidrigen Handlungen des Schiffers hafte.

Von mehreren Mitgliedern wurde geltend gemacht, der Antrag unter a gehe jedenfalls zu weit, denn in der Ausdehnung, in welcher dies in diesem Antrage geschehe, sei noch in keiner Gesetzgebung, und namentlich auch nicht in dem holländischen Rechte die zu Gunsten des Bodmereigläubigers sprechende Vermuthung statuirt worden. Letzteres wurde in einer eingehenden Besprechung der einschlägigen Bestimmungen des holländischen Gesetzbuchs zu zeigen und zu widerlegen versucht.

Die rücksichtlich der allzugroßen Ausdehnung des Antrags unter a geltend gemachten Bedenken betrafen verschiedene Punkte. Von einer Seite wurde der Ausdruck: „nach der Abweichung" beanstandet und beantragt, statt dessen zu setzen: „während der Reise," weil nicht abzusehen sei, weshalb der Schiffer auch dann noch die ganze Gefahr der verbodmeten Sache tragen solle, wenn dieselbe trotz der Deviation zu derselben Zeit, in der sie ohne die Deviation hätte ankommen müssen, und wohlbehalten im Bestimmungshafen angekommen sei und vielleicht erst nach einem längeren Aufenthalt daselbst, ja vielleicht erst nachdem der Bodmereigläubiger schon längere Zeit mit Geltendmachung seiner Rechte gewartet habe, zu Grunde gehe oder Schaden leide. Hiegegen wurde angeführt, daß die Deviation, wenn das Zeitmoment in Betracht gezogen werde, auch den erst im Bestimmungshafen eingetretenen Verlust verursacht haben könne.

Von anderen Mitgliedern wurde der Ausdruck: „ohne Noth abgewichen" beanstandet, weil er leicht eine zu strenge Auslegung finden könnte, und anheimgegeben, statt dessen zu setzen: „ohne zureichenden Grund abgewichen" oder „willkührlich abgewichen."

Noch andere von den Herren Abgeordneten hielten dafür, daß die Worte: „von der Reise abgewichen" zu streng seien, indem sie auf jede Abweichung von dem üblichen Wege Anwendung leiden würden, während es sich doch nur eigentlich darum handle, für den Fall gänzlich veränderter Reise, also z. B. wenn der Schiffer andere Häfen, als bedungen gewesen, anlaufe 2c. 2c., eine Bestimmung zu treffen. Von dieser Seite wurde deshalb vorgeschlagen, zu setzen: „willkührlich die Reise verändert."

Endlich wurde mehrfach beanstandet, daß in dem Antrag unter a für den Kausalzusammenhang zwischen Verlust und Beschädigung einerseits und der Deviation andererseits, sowie dafür, daß das verbodmete Objekt zur Deckung der ganzen Bodmereischuld ausgereicht haben würde, eine, jede Gegenbeweisführung ausschließende, rechtliche Fiktion aufgestellt werden solle, und hervorgehoben: Dieser Vorschlag führe unverkennbar zu weit,

indem er den Schiffer und eventuell den Rheder selbst dann zur Bezahlung der ganzen Bodmereischuld persönlich verpflichte, wenn diese nachzuweisen vermöchten, daß Verlust oder Beschädigung auch ohne die Deviation eingetreten wären, und wenn das Bodmereiobjekt nach der Deviation nur eine verhältnißmäßig geringe Werthsminderung erlitten habe, z. B. ein Segel des verbodmeten Schiffs verloren gegangen sei. Eine solche Fiktion stehe nicht selten mit dem materiellen Rechte in grellem Widerspruch. Man könne nicht weiter gehen, als daß man Präsumtionen zu Gunsten des Bodmereigläubigers aufstelle, diesen also von der Beweislast befreie und solche auf den Schiffer, beziehungsweise Rheder übertrage, um ihnen dadurch Gelegenheit zu geben, das materielle Recht zur Geltung zu bringen, falls es mit der Präsumtion im Widerspruch stände. Es sei auch nicht zu befürchten, daß durch die Aufstellung einer blosen Vermuthung anstatt einer Fiktion alle diejenigen Weitläufigkeiten und Liquidationen wieder herbeigeführt würden, auf deren Beseitigung es der Antrag unter a abgesehen habe, denn voraussichtlich würden solche Beweisführungen wenigstens in den meisten Fällen unterlassen, wenn die Beweispflichtigen nicht im Voraus ihres Erfolges sicher seien. Zudem gestatte die Möglichkeit, das materielle Recht im Wege des Gegenbeweises zur Anerkennung zu bringen, daß man bei Aufstellung einer Präsumtion von der Unterscheidung Umgang nehme, ob der Verlust oder die Beschädigung vor oder nach der Deviation, vor oder nach der Ankunft des Bodmereiobjekts im Bestimmungshafen veranlaßt worden sei. Es wurde demzufolge nachstehende Bestimmung in Vorschlag gebracht:

c. „Wenn der Schiffer willkührlich von der Reise abweicht, ist er per„sönlich für den Ausfall verantwortlich, der durch den Verlust oder „die Unzulänglichkeit des Pfandes zur Befriedigung des Bodmerei„gläubigers entsteht, wenn er nicht selbst den Beweis liefert, daß „der Verlust oder die Unzulänglichkeit auch ohne die Abweichung „eingetreten wäre."

Bei der Abstimmung wurde der Antrag unter b mit 10 gegen 1 Stimme abgelehnt, und vorbehaltlich der Streichung der Antrag unter c mit 7 gegen 4 Stimmen angenommen, jedoch mit demselben Stimmenverhältnisse statt: „von der Reise abweicht" zu setzen beschlossen: „die Reise verändert", der zweite Absatz des Antrags unter a wurde mit 10 gegen 1 Stimme angenommen, nachdem ein Mitglied erklärt hatte, daß es nur deshalb für Aufnahme einer solchen Bestimmung votiren werde, weil sie früher bei einer ähnlichen Gelegenheit angenommen worden sei, und daher

auch hier nicht fehlen dürfe. Die Streichung der soeben angenommenen Bestimmungen wurde mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt.

Ein Mitglied behielt sich hierauf vor, in der folgenden Sitzung den Antrag, ausdrücklich auszusprechen, daß der Bodmereinehmer und Schiffer in Ansehung der Erhaltung des verbodmeten Objekts Diligenz zu prästiren schuldig sei, sowie den Vorschlag, mehrere, die Geltendmachung der Bodmereiforderung betreffende Bestimmungen anzunehmen, formulirt in Vorlage zu bringen.

Sodann wurden die Protokolle der CCC. Sitzung vom 1. März, der CCCI. Sitzung vom 3. März und der CCCII. Sitzung vom 5. März 1859 verlesen und genehmigt.

CCCIX. Sitzung.

Hamburg, am 17. März 1859.

In der heutigen, von dem Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule geleiteten Sitzung wurde von dem Herrn Referenten im Hinblick auf die zu den Art. 562 und 576 der Anlage zum 300. Protokolle gefaßten Beschlüsse auf

Art. 399

des preuß. Entwurfs zurückzugehen beantragt und hiezu geltend gemacht: Bei Feststellung der Befugnisse des Korrespondentrheders (vgl. Protokolle S. 1529) sei beschlossen worden, daß derselbe zum Eingehen von Wechselverbindlichkeiten, zur Aufnahme von Darlehen im Namen der Rheder, zum Verkauf, zur Verpfändung und zur Verbodmung des Schiffs oder von Schiffsantheilen 2c. nur dann ermächtigt sei, wenn ihm eine solche Befugniß besonders beigelegt worden. Die Verbodmung, von der hier die Rede sei, unterscheide sich nun wesentlich von derjenigen, auf deren Regelung man sich im VII. Titel beschränkt habe, und sei nach den Beschlüssen der Versammlung dem Gesetzbuch völlig fremd; es werde deshalb beantragt, die Worte: „oder zur Verbodmung" zu streichen. Dieser Vorschlag wurde nach kurzer Diskussion einhellig genehmigt.

Aus demselben Grunde und im Hinblick auf den Vorbehalt auf S. 1505 der Protokolle wurde auf

Art. 396

des preuß. Entwurfs zurückzugehen vorgeschlagen und hervorgehoben: Bei Berathung des Art. 396 (vgl. Prot. S. 1510) habe die Versammlung beschlossen, daß, wenn ein Mitrheder mit Leistung seines Beitrags zu den Kosten der Ausrüstung des Schiffs im Verzuge sei, die übrigen Mitrheder diesen Betrag durch Verbodmung seines Antheils am Schiff aufbringen dürften. Auch dieser Fall der Verbodmung gehöre zur uneigentlichen Bodmerei im Sinne der Art. 562 und 576 der Anlage zum 300. Protokolle, seine Anerkennung und Regelung habe die Versammlung somit gleichfalls den Landesgesetzen vorbehalten. Selbst in dem von mehreren Gesetzgebungen, welche eine ähnliche Bestimmung enthielten, besonders ins Auge gefaßten Fall, daß der Schiffer als solcher die Verbodmung des Antheils eines säumigen Rheders vornehmen würde, um die Beiträge desselben zu den Ausrüstungskosten zu decken, wäre immer noch keine Bodmerei im Sinne des Gesetzbuchs vorhanden, weil der Anlaß zur Verbodmung nicht in dem Vorhandensein eines Nothstands während der Reise liege. Es leuchte also ein, daß Art. 396 in der früher angenommenen Fassung jetzt nicht mehr beibehalten werden könne. Da nun überdies der Inhalt der zur Ergänzung des Art. 395 des preuß. Entwurfs angenommenen Bestimmungen in Betreff der von den übrigen Mitrhedern im Interesse eines säumigen Mitglieds der Rhederei gemachten Vorschüsse dem praktischen Bedürfnisse genüge (vgl. Prot. S. 1510 und 1511), zumal zu Art. 409 des preuß. Entwurfs beschlossen worden sei, daß im Falle der Veräußerung eines Schiffsantheils die übrigen Mitrheder alle gegen den Veräußerer als Mitrheder in früherer Zeit begründeten Verbindlichkeiten gegen den neuen Erwerber in Aufrechnung bringen dürften, sonach kein hinreichendes Bedürfniß dafür vorhanden sei, eine andere Bestimmung an die Stelle der oben aufgeführten zu setzen, werde lediglich die Streichung des Art. 396 beantragt. Diesem Vorschlage traten mehrere von den Herren Abgeordneten bei, ein Mitglied aber befürwortete, den Art. 396 beizubehalten und nur statt: „durch Verbodmung seines Antheils", „durch Verpfändung seines Antheils" zu setzen und die Bestimmung zu streichen, daß die Mitrheder hiezu die Ermächtigung des Handelsgerichts unter Vorlegung der erforderlichen Bescheinigungsmittel nachzusuchen hätten, sowie daß dem Gesuche selbst ohne vorheriges Gehör des Säumigen stattgegeben werden könne. Der Herr Antragsteller war der Meinung, daß die bei Berathung des Art. 395 des preuß. Entwurfs angenommenen und die auf S. 1510 und 1511 der Protokolle erwähnten

Vorschriften nicht ausreichend seien, sondern den Mitrhedern noch ein weiteres Auskunftsmittel zur Deckung der Beiträge eines säumigen Mitrheders eingeräumt werden müsse, und daß zu diesem Zwecke die Aufnahme der nöthigen Summe auf den Kredit des säumigen Mitrheders unter Verpfändung seines Schiffsantheils zu gestatten sei. Die Streichung der die Ermächtigung des Handelsgerichts betreffenden Bestimmung empfahl der Herr Antragsteller deshalb, weil ein solches Ordonnanzverfahren, durch welches die Parteien bei Ausübung ihrer Rechte gewissermaßen bevormundet würden, auch bei anderen ähnlichen Gelegenheiten von der Versammlung nicht beliebt worden sei.

Gegen diesen Vorschlag wurde jedoch geltend gemacht: Durch diesen Antrag würden die Mitrheder befugt, den säumigen Mitrheder Dritten gegenüber in ein Kontraktsverhältniß zu setzen und persönlich zu obligiren. Die Einräumung eines solchen Rechts sei aber höchst bedenklich und zudem von geringem praktischem Werth, denn es werde sich voraussichtlich Niemand darauf einlassen, mit diesem Mitrheder ohne seine Dazwischenkunft blos auf Grund der Verhandlungen der übrigen Mitrheder und, obschon diese selbst zu Vorschüssen nicht geneigt seien, in ein Kontraktsverhältniß einzutreten und ihm zu kreditiren. Noch weniger praktischen Werth würde der Antrag dann haben, wenn seine Absicht nicht dahin ginge, den Mitrhedern die Befugniß zur persönlichen Verpflichtung des Säumigen zuzugestehen, sondern blos dahin, die Aufnahme der erforderlichen Summe auf eigenen Kredit und gegen ihre eigene persönliche Verpflichtung, jedoch unter Verpfändung des Schiffsparts des Säumigen, zu gestatten. Denn in einem solchen Falle würden die Mitrheder die Gefahr des Pfandes zu tragen haben, sie würden also, wenn sie Bedenken trügen, ohne Verpfändung des ihnen hiefür ohnehin verhafteten Antheils in Vorschuß zu gehen, auch voraussichtlich von dieser Befugniß keinen Gebrauch machen.

Von anderen Seiten wurde bemerkt, der geeignetste Ausweg, um den Mitrhedern ein weiteres praktisches Mittel zur Beschaffung der erforderlichen Gelder zu verleihen, würde darin liegen, daß man sie ermächtige, unter Zustimmung des Handelsgerichts den Schiffspart des Säumigen öffentlich zum Verkauf zu bringen.

Hiegegen wurde jedoch eingewendet, daß die Einräumung eines solchen Rechts um so bedenklicher sei, als man dem einzelnen Mitrheder das Recht abgesprochen habe, gegen den Willen der übrigen Mitrheder den Verkauf des ganzen Schiffs zu beantragen, und da in Folge hievon das Recht, den einzelnen Part zu verkaufen, leicht mißbraucht werden könne, namentlich, wenn der Korrespondentrheder schon viele Parten des Schiffs besitze

und ein Interesse daran habe, die ihm noch fehlenden Parten zur Unzeit zum Verkaufe zu bringen, um dieselben selbst zu erwerben u. dgl. Jedenfalls werde die Erledigung dieser Frage einer besonderen Diskussion vorzubehalten sein.

Mit Rücksicht auf diese Erwägungen schlug ein Mitglied vor, auch die Abstimmung über die Streichung des Art. 396 bis zur Berathung der Frage, ob den Mitrhedern das eben besprochene Verkaufsrecht einzuräumen sei, zu verschieben, ein anderes Mitglied proponirte, die Streichung nur unter dem ausdrücklichen Vorbehalt zu beschließen, daß auf Art. 396 zurückzukommen sei.

Schließlich wurde der Antrag, die ganze Abstimmung zu vertagen, mit 10 gegen 1 Stimme, der Antrag, statt: „Verbodmung" „Verpfändung" zu setzen, mit 9 gegen 2 Stimmen, der Vorschlag, statt: „Verbodmung" „öffentlichen Verkauf" zu setzen, mit 6 gegen 5 Stimmen, und der Antrag, den Art. 396 nur mit dem Vorbehalt wiederholter Berathung der Sache zu streichen, mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt, und mit 8 gegen 3 Stimmen die Streichung des Artikels beschlossen.

Dem am Schlusse der vorigen Sitzung gemachten Vorbehalt entsprechend, schlug hierauf ein Herr Abgeordneter vor, zur Ergänzung des Titels von der Bodmerei folgende Bestimmungen anzunehmen:

a. „Derjenige, welcher Bodmerei genommen hat, sowie derjenige, für „den sie genommen, ist dem Bodmereigeber für schuldhafte Beeinträchtigung in der Befriedigung seiner Ansprüche persönlich schadensersatzpflichtig. Als Verschuldung des Schiffers gilt es, wenn er „vor Befriedigung oder Sicherstellung des Gläubigers die verbodmete „Ladung ganz oder theilweise ausliefert, die verbodmeten Frachtgelder „einzieht oder anderweitig verwendet, oder mit dem verbodmeten Schiff „weiter versegelt. Diese persönliche Haftung geht auf den Rheder „über, wenn derselbe, obschon mit dem Sachverhältniß bekannt, die „Verfügung selbst getroffen hat. Sonst haftet der Rheder nur in „Gemäßheit des Art. 425 für Verschulden des Schiffers.

„Kann der Gläubiger aus dem verbodmeten Gegenstande seine „volle Befriedigung nicht erlangen, so haftet auch ohne Verschulden „der Rheder mit dem an ihn gelangten Betrage der verbodmeten „Frachtgelder und, im Falle einer Veräußerung oder eines Verlustes „des Schiffs, mit dem empfangenen Erlös oder mit den ihm zuständigen Entschädigungsansprüchen. Dasselbe gilt für den Ladungsempfänger im Fall einer Veräußerung oder eines Verlustes der „verbodmeten Ladung."

Nach einigen einleitenden Worten des Herrn Antragstellers wurde zunächst die Frage der Diskussion unterstellt, ob eine prinzipielle Bestimmung im Sinne des ersten Absatzes des eben angeführten Antrags aufzunehmen sei. In dieser Diskussion wurde von einem Theile der Herren Abgeordneten behauptet: Die beantragte prinzipielle Bestimmung ergebe sich auf Grund allgemeiner Rechtssätze von selbst, und habe überdies für diejenigen Beziehungen, in denen ihre Anwendung von wahrer praktischer Bedeutung sei, schon eine ausdrückliche Erledigung im Gesetze gefunden, da beschlossen worden, daß der Schiffer wegen Erfüllung der ihm obliegenden Dienstverrichtungen auch dem Bodmereigläubiger verantwortlich, und nicht berechtigt sei, die Reise willkührlich zu ändern, oder die verbodmete Ladung vor Bezahlung oder Sicherstellung der Bodmereischuld auszuliefern, widrigenfalls er sich persönlich verpflichte, und daß diese Haftung auf den Rheder übergehe, wenn er die Auslieferung der Ladung anordne. Von anderen Herren Abgeordneten wurde diese Auffassung bestritten und geltend gemacht: Da man davon ausgegangen sei, daß bei der Bodmerei nur die Sache verpflichtet werde, so stehe zu befürchten, daß aus allgemeinen Rechtssätzen gefolgert werde, der Schiffer sei nur als dritter Besitzer der verpflichteten Sache anzusehen und somit nur für seinen etwaigen dolus verantwortlich. Jedenfalls ergebe sich die nach dem vorliegenden Antrag dem Ladungsempfänger aufzuerlegende Verpflichtung auf Grund allgemeiner Rechtssätze keineswegs von selbst. Die beiden, sich entgegenstehenden Auffassungen wurden im Laufe der Diskussion durch Argumentationen auf allgemeine Grundsätze des Civilrechts zu stützen versucht.

Von einer Seite wurde die Fassung des in Rede stehenden prinzipiellen Satzes beanstandet und hervorgehoben: Die Redaktion des ersten Satzes des vorliegenden Antrags lasse nicht klar erkennen, welche Verpflichtungen der Schiffer und Bodmereinehmer haben solle, denn darüber, was eine schuldhafte Beeinträchtigung des Bodmereigläubigers in Ansehung der Befriedigung seiner Ansprüche sei, würden die verschiedensten Ansichten sich ergeben. Es scheine sich deshalb zu empfehlen, daß die Verpflichtungen des Schiffers und Bodmereinehmers deutlicher bezeichnet würden, und hiebei komme vor Allem in Betracht, daß der Schiffer und Bodmereinehmer dasjenige Maß der Gefahr, welches der Gläubiger im Bodmereikontrakt einmal übernommen habe, nicht ohne Noth vergrößern dürfe. Diese prinzipielle Bestimmung habe theilweise schon eine ausdrückliche Anerkennung gefunden, indem beschlossen worden sei, daß der Schiffer die Reise nicht willkührlich ändern dürfe. Sodann werde dem Schiffer und Bodmereinehmer die Pflicht, die custodia des verbodmeten Objekts zu

prästiren, aufzuerlegen sein. Es werde deshalb beantragt, auszusprechen, daß sowohl der Schiffer als derjenige, in dessen Interesse die Bodmerei genommen worden, verpflichtet seien, sich jeder Handlung, durch welche die von dem Bodmereigeber übernommene Gefahr vergrößert würde, zu enthalten, und daß sie das verbodmete Objekt mit der Sorgfalt eines ordentlichen Geschäftsmanns gegen Verlust und Beschädigung zu schützen schuldig seien. Auf das Bedenken eines Herrn Abgeordneten, daß die nach diesem Antrag dem Schiffer, Rheder und Ladungsempfänger obliegende Verpflichtung zu weit führen würde, weil nicht ausgesprochen sei, daß es, um die persönliche Haftbarkeit zu begründen, eines Verschuldens dieser Personen bedürfe, der Rheder und Ladungsempfänger somit persönlich haftbar sein würden, obschon sie von dem Vorhandensein einer Bodmerei keine Kenntniß gehabt hätten, bemerkte der Herr Antragsteller: Es verstehe sich von selbst und sei auch die Absicht des Antrags, daß die Handlungen oder Unterlassungen, welche dem Antrag zufolge eine persönliche Verpflichtung des Schiffers, Rheders und Ladungsempfängers im Gefolge haben sollten, von dieser Wirkung nur dann begleitet sein könnten, wenn sie imputabel seien; es stehe jedoch nichts im Wege, dies ausdrücklich auszusprechen. Die Bemerkung eines anderen Mitglieds, daß auch noch der Fall ins Auge zu fassen sei, wenn der Schiffer oder Bodmereinehmer die Geltendmachung der Bodmereiforderung nach der Ankunft im Bestimmungshafen durch frivoles Prozessiren hinhalte, hielt der Herr Antragsteller dadurch für erledigt, daß durch dergleichen Verzögerungen der Realisirung einer Bodmereischuld die Zeit, während welcher der Gläubiger die Gefahr der Sache zu tragen habe, verlängert, also die Gefahr selbst vergrößert würde, der eben erwähnte Fall somit schon durch den vorliegenden Antrag erledigt sei.

Es wurde indessen auch in dieser genaueren Präzisirung der in Vorschlag gebrachte prinzipielle Satz als selbstverständlich und aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen sich ergebend bezeichnet.

Bei der Abstimmung wurde die Aufnahme einer allgemeinen prinzipiellen Vorschrift mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt.

In Betreff der in dem oben angeführten Antrag enthaltenen und nicht schon durch frühere Beschlußfassungen erledigten Einzelnheiten, insbesondere in Betreff der Frage, ob der Schiffer persönlich haften solle, wenn er vor Befriedigung oder Sicherstellung des Gläubigers die verbodmete Fracht einziehe oder anderweitig verwende, wurde geltend gemacht: Diese Vorschrift würde insofern zu weit gehen, als sie dem Schiffer

unter allen Umständen die Einziehung der verbodmeten Fracht verbiete. Es verstehe sich von selbst, daß der Schiffer und derjenige, in dessen Interesse die Bodmerei genommen worden, die verbodmete Fracht nicht einheben und dadurch das verbodmete Objekt, die Frachtforderung, nicht beseitigen dürften, um dem Gläubiger die Mittel zu seiner Befriedigung zu nehmen, es könne aber dessenungeachtet Fälle geben, in denen der Schiffer nicht allein berechtigt, sondern sogar verpflichtet sei, als negotiorum gestor des Bodmereigläubigers die verbodmete Fracht zu erheben, z. B. wenn die Insolvenz des Frachtschuldners zu befürchten sei. Sodann sei es auch unthunlich, dem Schiffer die Auslieferung der Fracht bei Vermeidung der persönlichen Haftbarkeit zu verbieten, da der Schiffer den Befehlen des Rheders Folge zu leisten schuldig sei, man sonach jedenfalls zugleich beifügen müßte, daß die Haftbarkeit auf den Rheder übergehe, wenn dieser die Auslieferung der Fracht anordne, die Kombinirung dieser Vorschriften aber um deswillen nicht geeignet erscheine, weil bei der Fracht nicht, wie dies bei der Ladung in der Regel der Fall sei, ein Dritter, sondern gerade der Rheder derjenige sei, an den ausgeliefert werden müsse. Es würde demnach nichts übrig bleiben, als in einem Zusatz zu Art. 573 der Anlage zum 300. Protokolle zu bestimmen, daß der Schiffer bei Vermeidung persönlicher Haftbarkeit nicht berechtigt sei, über die verbodmete und etwa eingezogene Fracht anderweitig zu disponiren, und daß die Haftbarkeit auf den Rheder übergehe, wenn dieser, obgleich mit der Bodmerei bekannt, die Disposition angeordnet habe. Es lasse sich jedoch nicht verkennen, daß diese Bestimmung selbstverständlich sei, da sie einen dolus des disponirenden Schiffers oder Rheders involviren würde, und daß es im Allgemeinen bedenklich erscheine, eine besondere Bestimmung der beantragten Art über die Fracht aufzustellen, weil die Bestimmungen über die Fracht mit den entsprechenden Vorschriften über das Schiff, deren Festsetzung bei Berathung des Art. 573 vorbehalten sei, in näherem Zusammenhang stehe.

Der Antrag, die Bestimmung aufzunehmen, daß der Schiffer über die verbodmete und etwa eingehobene Fracht bei Vermeidung persönlicher Haftbarkeit nicht weiter disponiren dürfe, und daß diese Haftbarkeit auf den Rheder übergehe, wann er diese Disposition getroffen habe, wurde schließlich mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt, und der unter a formulirte Antrag in Betreff der Fracht nicht weiter verfolgt.

In Betreff des Satzes: „oder mit dem verbodmeten Schiff weiter versegelt" ward hervorgehoben, es handle sich hier darum, auszusprechen, daß der Schiffer und eventuell der Rheder sich persönlich verbindlich mache,

wenn er nach Vollendung derjenigen Reise, für welche der Bodmereigläubiger die Gefahr der verbodmeten Sache vertragsmäßig übernommen habe, eine neue Fahrt mit dem Schiffe antrete, beziehungsweise dieselbe anordne. Diese Bestimmung sei innerlich wohl begründet und ihre ausdrückliche Aufnahme in das Gesetz erforderlich, da der Bodmereigläubiger schon deshalb nicht in allen Fällen durch Arrestlegung u. dgl. einem solchen Verfahren zuvorzukommen im Stande sei, weil es nicht immer gelinge, den Bodmereibrief zu rechter Zeit an den Bestimmungsort zu bringen.

Von anderen Seiten wurde geltend gemacht, auch diese Bestimmung stehe im Zusammenhang mit der bei Berathung des Art. 573 der Anlage zum 300. Protokoll vorbehaltenen Frage, inwiefern Schiffer und Rheder durch weitere Verfügungen über das verbodmete Schiff sich verantwortlich machten, es werde demnach auch die Abstimmung über diesen Theil des oben angeführten Antrags vorzubehalten sein.

Schließlich wurde mit 8 gegen 3 Stimmen entschieden, es sei in das Gesetz eine Bestimmung des Inhalts aufzunehmen, daß der Schiffer sich persönlich verantwortlich mache, wenn er nach der Beendigung derjenigen Reise, für welche der Bodmereigläubiger die Gefahr übernommen habe, mit dem verbodmeten Schiffe von Neuem in See gehe und daß diese Haftbarkeit auf den Rheder übergehe, wenn er, obwohl von der Verbodmung des Schiffs unterrichtet, dieses anordne. Auf den Antrag eines Herrn Abgeordneten wurde sodann noch mit 6 gegen 5 Stimmen auszusprechen beschlossen, daß die Folgen einer Uebertretung dieser Vorschrift dieselben sein sollten, wie die einer willkührlichen Deviation.

Die Aufnahme des zweiten Absatzes des oben unter a aufgeführten Antrags fand mehrfache Beanstandung. Namentlich wurde dagegen geltend gemacht: Insofern in diesem Absatz bestimmt sei, daß der Rheder mit dem an ihn gelangten Betrag der verbodmeten Frachtgelder oder mit dem Kaufpreise der verbodmeten Gegenstände hafte, verstehe sich derselbe von selbst. Sofern aber zugleich bestimmt werden sollte, daß der Bodmereigläubiger mit der Inanspruchnahme des Rheders wegen der eben erwähnten Frachtgelder ꝛc. so lange warten müsse, bis hergestellt sei, daß die Bodmereischuld aus den übrigen, noch vorhandenen verbodmeten Objekten nicht vollständig gedeckt werden könne, erscheine die in Abs. 2 vorgeschlagene Bestimmung als sehr bedenklich. Was endlich den letzten Satz des zweiten Absatzes betreffe, in welchem bestimmt sei, daß auch der Ladungsempfänger mit dem Erlös aus der verbodmeten Ladung hafte, wenn er sie vor Geltendmachung der Bodmereiforderung verkauft habe, so sei die Auf-

nahme einer solchen Bestimmung äußerst bedenklich und in ihrer Allgemeinheit nicht gerechtfertigt, es scheine sich vielmehr zu empfehlen, daß diese Frage offen gelassen werde, um nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen über Bereicherung mit dem Schaden Dritter ꝛc. ꝛc. beurtheilt zu werden. Hierauf zog der Herr Antragsteller den zweiten Absatz zurück.

Ein Mitglied stellte sodann den Antrag, behufs entsprechender Ergänzung des Titels von der Bodmerei, nach dem dritten Absatz des Art. 528 (vgl. Anlage zum 300. Protokolle) folgenden Zusatz einzuschalten:

b. „für die vorgedachten, von dem Schiffer innerhalb der Grenzen „seiner gesetzlichen Befugnisse und ohne besondere Vollmacht eingegangenen Verbindlichkeiten haftet der Ladungsempfänger nur „mit seinem Antheil an der Ladung."

Zur Unterstützung dieses Antrags wurde geltend gemacht: In dem oben erwähnten Art. 528 sei der Schiffer als der gesetzliche Vertreter der Ladung während der Reise bezeichnet und befugt worden, für den Ladungsempfänger Verpflichtungen einzugehen. Da das Prinzip der beschränkten Haftung mit dem der See anvertrauten Vermögen bis jetzt nur in Bezug auf den Rheder aufgestellt worden sei, so würde hieraus folgen, daß der Schiffer den Ladungsinteressenten nicht allein persönlich ohne Rücksicht auf Forteristenz oder Untergang der Ladung, sondern unter Umständen auch zu solchen Beträgen verpflichten könne, welche den Werth der Ladung übersteigen, daß der Ladungsinteressent somit durch den Schiffer zur Zahlung namhafter Summen persönlich verbindlich gemacht werden könne, ohne Rücksicht darauf, ob die Ladung überhaupt an den Bestimmungsort gelangen und zur Deckung der Schuld ausreichen werde. Solche Folgerungen würden aber mit der allgemeinen Auffassung der Geschäftsleute in direktem Widerspruch stehen und von diesen als völlig unzulässig erachtet werden. Wenn der Empfänger einer Ladung zu befürchten habe, in Folge deren Annahme unter Umständen größere Summen für die Konservirung derselben während der Reise bezahlen zu müssen, als durch deren Werth gedeckt würden, oder wenn der Ablader, dessen Meinung allgemein dahin gehe, daß der Schiffer wegen seiner auf die Ladung gemachten Verwendungen regelmäßig auf ihn nicht zurückkommen könne, besonders nach Untergang der Ladung, Gefahr laufen sollte, noch weiter persönlich in Anspruch genommen zu werden, so werde Jeder, dem das deutsche Gesetz bekannt, Bedenken tragen, seine Waaren mit deutschen Schiffen zu verladen, zumal der Rheder dem Ablader und dem Empfänger gegenüber nur mit Schiff und Fracht hafte. Das Prinzip der ausschließlichen Haf-

tung der fortune de mer sei in Betreff der Ladung und der Ladungsinteressenten noch weit unbestrittener in Geltung als in Betreff des Schiffs, der Fracht und des Rheders.

Gegen diesen Antrag wurde eingewendet: Es müsse widersprochen werden, daß in der Praxis das Prinzip der ausschließlichen Haftbarkeit mit der fortune de mer in Betreff der Ladungsinteressenten und der Ladung allgemein als geltend anerkannt sei. Im Gegentheile gehe die Ansicht der Mehrzahl derjenigen Autoren, die sich hierüber ausgesprochen hätten, dahin, daß die Ladungsinteressenten aus den in ihrem Interesse von dem Schiffer vorgenommenen Rechtsgeschäften persönlich ohne Rücksicht auf den Werth und den Fortbestand der Ladung verpflichtet würden. Diese Auffassung sei auch im englischen Rechte zur Geltung gekommen. Zur Anerkennung des Prinzips der beschränkten Haftbarkeit mit der fortune de mer für den Fall, daß der Schiffer ausschließlich im Interesse der Ladungsinteressenten gehandelt habe, sei auch kein genügender Grund vorhanden. Wenn der Antrag unter b angenommen würde, müßte der Schiffer, der im Interesse der Ladungsinteressenten Vorschüsse machen wollte, die Gefahr der Ladung tragen und würde somit den Anspruch auf Ersatz verlieren, wenn die Ladung zu Grunde ginge. Die Folge hievon wäre, daß kein Schiffer mehr solche Vorschüsse machen, sondern immer Bodmerei nehmen und den Ladungsinteressenten die Last großer Prämien aufbürden würde, wenn auch der Werth der Ladung den erforderlichen Vorschuß bei Weitem übersteigen sollte. Dies sei aber namentlich dann von großem Nachtheil, wenn es sich nur um geringfügige Auslagen für die Ladung handle. Der Antrag unter b führe überdies zu großen praktischen Verwickelungen, und würde eine Reihe von einzelnen Bestimmungen darüber erforderlich machen, ob sofort eine beschränkte Haftbarkeit des Ladungsempfängers oder nur ein Recht auf Abandon der Ladung zu statuiren und wie die Auseinandersetzung zu machen sei, wenn die Ladung schon in andere Hände übergegangen oder mehrere Ladungsinteressenten vorhanden seien ꝛc. Zu Allem dem komme noch, daß der Zweck, die Ladungsinteressenten nur mit der Ladung haften zu lassen, durch den Antrag unter b nicht einmal vollständig erreicht werde, da man unmöglich die negotiorum gestio in Ansehung der Schiffsladungen ein für alle Mal als unzulässig bezeichnen könne. Selbst das holländische Gesetzbuch, welches doch das Prinzip der fortune de mer in möglichster Reinheit durchführe, schließe die Wirkungen der negotiorum gestio nicht unbedingt aus, indem es in Art. 738 dem Schiffer einen persönlichen Anspruch auf Ersatz jenes, wenngleich erfolglosen, Kostenaufwands zuerkenne, welchen er bona fide zur Wiedererlangung aufgebrachter

Güter gemacht habe. Aber auch die Versammlung selbst habe in ihren Beschlüssen zu Art. 513 des preuß. Entwurfs anerkannt, daß, wenn der Frachtvertrag durch den Untergang des Schiffes aufgelöst werde, die Weiterbeförderung der Güter durch den Schiffer mittelst eines andern Schiffes für Rechnung der Betheiligten, also auf Gefahr und Kosten derselben, zu geschehen habe. Auch lasse sich nicht verkennen, daß, abgesehen von den Rechtshandlungen des Schiffers, auch andere dritte Personen als negotiorum gestores der Ladungsinteressenten auftreten und das gesammte Vermögen derselben verpflichten könnten.

Mehrere von den Herren Abgeordneten hielten dafür, daß die im Antrag unter b angeregte Frage im Gesetze offen zu lassen sei, da auch alle anderen Gesetzgebungen dieselbe unerwähnt gelassen hätten.

Von einem Mitgliede wurde endlich beantragt, auszusprechen, daß der Schiffer ohne besondere Vollmacht nicht berechtigt sei, die Ladungsinteressenten mit persönlichen Verpflichtungen zu belasten, da diese Vorschrift einerseits dem wahren Bedürfnisse genüge, andererseits minder bedenklich als der Vorschlag unter b sei.

Bei der Abstimmung wurde die Frage, ob eine Bestimmung über die Grenzen der Haftbarkeit der Ladungsinteressenten aufzunehmen sei, mit 7 gegen 4 Stimmen bejaht, und mit 9 gegen 2 Stimmen beschlossen, auszusprechen, daß der Schiffer ohne besondere Vollmacht nicht berechtigt sei, die Ladungsinteressenten persönlich zu verpflichten.

CCCX. Sitzung.

Hamburg, am 19. März 1859.

Beim Beginn der heutigen Sitzung machte der Herr Präsident Dr. Ritter von Raule der Versammlung zunächst die Mittheilung, daß Herr Dr. Paul Laband aus Breslau eine von ihm verfaßte Abhandlung über die Lehre von den Konnossementen in einem Separatabdruck aus der Zeitschrift für deutsches Recht eingesandt habe. Sodann wurde zur Berathung des

VIII. Titels, von der Haverei

übergegangen. Zur Einleitung der Diskussion brachte hiebei der Herr Referent Folgendes vor: Das Institut der Haverei beruhe an und für sich auf einfachen Prinzipien. Wenn auf einer Seereise zur Beseitigung oder Verringerung einer Schiff und Ladung bedrohenden Gefahr absichtlich ein Opfer gebracht werde, so solle dasselbe von Allen getragen werden, denen es zum Vortheil gereicht hätte. Die Einfachheit dieses Prinzips, welches im Großen und Ganzen schon in der ältesten Zeit, als zuerst der Seehandel eine Bedeutung gewann, sich Geltung verschafft und im Wesentlichen keine Aenderung erlitten habe, obschon inmittelst Jahrtausende verflossen seien, dürfe jedoch nicht zu der Ansicht verleiten, das Institut lasse sich in einem neuen Gesetze mit wenigen Bestimmungen erschöpfen. Man könnte allerdings glauben, es genüge, die leitenden Grundsätze klar und bestimmt auszusprechen und deren Anwendung der Wissenschaft und Praxis zu überlassen. Allein man reiche damit nicht aus, weil einestheils in vielen Fällen die größten Zweifel sich erhöben, ob die thatsächlichen Voraussetzungen zur Anwendung des Gesetzes vorhanden seien, und weil anderentheils diese Anwendung selbst, wo sie völlig zweifellos sei, zu zahlreichen Schwierigkeiten führe, die um so belangreicher erschienen, je zahlreicher und verwickelter in der neueren Zeit regelmäßig die bei einem Falle der großen Haverei konkurrirenden und zu berücksichtigenden Interessen seien. Es lägen auch noch besondere Gründe vor, über den Gegenstand in dem Gesetze mit einer gewissen Ausführlichkeit und Vollständigkeit sich zu verbreiten. Es gebe kein Institut, bei welchem es in gleichem Maße nothwendig wäre, keine Neuerungen einzuführen und mit dem allgemeinen Seerechte oder den

Seegesetzen der übrigen Nationen möglichst in Einklang zu bleiben. Ergäben sich wesentliche Abweichungen, die man mit einiger Sicherheit nur durch positive Vorschriften fern halten könne, so sei ein schwankender, die Unternehmungen zur See lähmender Rechtszustand schon deshalb unvermeidlich, weil eine namhafte Zahl der großen Havereifälle im Auslande und nach den ausländischen Gesetzen geregelt werde. Bei einem Falle der großen Haverei wirke ferner nichts verderblicher, als wenn Prozesse entständen. Zur Verhütung großer Nachtheile und unabsehbarer Verwickelungen müsse die sogenannte Dispachirung, obschon sie keineswegs einfach zu sein pflege, in kürzester Frist und ohne Aufenthalt erfolgen können. Dieses Ziel lasse sich nur durch möglichste Vollständigkeit des Gesetzes erreichen. Nach den fast überall bestehenden Einrichtungen werde die Dispachirung zunächst von Sachverständigen bewirkt. Fänden diese das Gesetz dunkel oder lückenhaft, so würden die Betheiligten zu Prozessen verleitet, oder jene würden bestimmt, um den Prozessen vorzubeugen, sich ihre besonderen Regeln zu bilden, die dann häufig mit dem Gesetze nicht harmonirten und eine willkührliche Handhabung des letzteren zur Folge hätten, wodurch ein neuer Uebelstand entstehe, welcher kaum minder schwer wiege, wie der andere. Die große Haverei stehe endlich in enger Verbindung mit der Assekuranz. Die Gründe, welche für die Ausführlichkeit der Assekuranzgesetze sprächen, machten daher auch dieselbe Vollständigkeit der Gesetze über die große Haverei nöthig. Es werde daher nicht zu vermeiden sein, nach Vorgang der übrigen neueren Seerechte auch in das deutsche Seerecht ausführliche Bestimmungen über die große Haverei aufzunehmen. Der preuß. Entwurf habe diesen Weg bereits eingeschlagen. Seine Darstellung der Lehre zerfalle in drei von selbst sich rechtfertigende und überall sich wiederfindende Abschnitte. In dem ersten Abschnitt werde von den Fällen der großen Haverei, in dem zweiten von der Ausgleichung unter den Betheiligten, in dem dritten über das die Ausgleichung bezweckende Verfahren gehandelt.

Was den den Eingang bildenden ersten Abschnitt (Art. 551—564) anbelangt, so sei es wenn auch vielleicht nicht unmöglich, doch äußerst schwierig, alle Fälle der großen Haverei unter eine Regel zu bringen. Es gebe eine große Zahl von Fällen, bei welchen wegen ihrer zweifelhaften Natur nur der Gesetzgeber entscheiden könne, wohin sie zu zählen seien. Dann müßten aus praktischen und Billigkeitsrücksichten einige Fälle nach den Regeln der großen Haverei beurtheilt werden, obschon das eine oder das andere Requisit der letzteren vermißt werde. Hienach könnte es scheinen, daß es am zweckmäßigsten sei, eine Grundregel aufzustellen

und dieser die Entscheidung der zweifelhaften sowie der anomalen Fälle anzuschließen. Allein der völlig zweifellosen Fälle seien nur wenige, und gerade diese zu übergehen sei bedenklich, da sie vorzugsweise zum richtigen Verständniß der Grundregel dienten. Es sei daher zweckmäßiger, eine möglichst vollständige Aufzählung der Fälle zu liefern, womit zugleich der große Vortheil erreicht werde, daß auch dem blosen Praktiker die Handhabung des Gesetzes erleichtert werde. Andererseits dürfe man sich auf die blose Aufzählung der Fälle ohne Aufstellung einer Grundregel nicht beschränken. Denn einestheils ließen sich nicht alle Fälle erschöpfen und anderentheils gebe es keine absoluten Fälle der großen Haverei, sondern bei jedem einzelnen müßten noch die übrigen Bedingungen der Grundregel hinzutreten. Demgemäß habe der Entwurf in den Art. 551, 552 zunächst die allgemeinen Requisite der großen Haverei aufgestellt und hierauf die wichtigeren und gewöhnlicheren Fälle als Beispiele folgen lassen. In ähnlicher Art seien auch die übrigen neueren Seerechte verfahren. Nach den Art. 551. 552 seien die wesentlichen Erfordernisse der großen Haverei:

1. Eine Schiff und Ladung gemeinschaftlich bedrohende Gefahr.
2. Eine zur Rettung aus dieser Gefahr vorgenommene Handlung, wodurch Schiff oder Ladung oder beide absichtlich beschädigt würden, oder eine die Rettung aus der Gefahr bezweckende Aufwendung.
3. Eine hierauf gerichtete Anordnung des Schiffers.
4. Ein günstiger Erfolg, indem die Rettung ganz oder zum Theil gelinge.

Im Allgemeinen könne über die Richtigkeit und Vollständigkeit der Requisite kein Zweifel sein. Es genüge in dieser Beziehung, auf die Uebereinstimmung aller Seegesetze und die Autorität der bewährtesten Schriften Bezug zu nehmen. Demungeachtet blieben im Einzelnen noch manche Punkte zweifelhaft. Es frage sich insbesondere, ob die Gefahr eine wirkliche, unmittelbare und drohende, ob und inwiefern das Opfer ein ungewöhnliches und unmittelbares, inwiefern die Rettung zum mindesten theilweise gelungen sein müsse, welchen Einfluß es habe, wenn die Gefahr durch ein Verschulden herbeigeführt sei u. s. w. Diese Fragen schon jetzt einer näheren Prüfung zu unterwerfen, erscheine bedenklich. Denn ihre eigentliche Bedeutung und Tragweite trete erst bei der Beurtheilung der einzelnen Fälle hervor. Die letzteren ließen sich zwar nicht erörtern, so lange die Grundregel noch nicht festgestellt sei. Allein es genüge die allgemeine Feststellung der letzteren, worauf zu den einzelnen Fällen übergegangen werden könne. Demnächst würde von Neuem und

spezieller untersucht werden müssen, ob die beiden ersten Artikel bei dem einen oder anderen Punkte nachträglich der Ergänzung oder Berichtigung bedürften. Es werde beantragt, in dieser Weise zu verfahren, über die beiden ersten Artikel somit unter dem Vorbehalt Beschluß zu fassen, daß auf die bereits erwähnten und ähnliche Einzelheiten später zurückzukommen sei.

Hierauf wurde

Art. 551

des preuß. Entwurfs der Diskussion unterstellt. Auf die Anregung eines Herrn Abgeordneten, ob es nicht angemessen erscheine, ausdrücklich im Gesetze zu sagen, daß dann keine große Haverei vorhanden sei, wenn das Schiff ohne Ladung in Fahrt gesetzt und zu seiner Rettung allein ein Opfer gebracht worden, wenn somit keine Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung und keine diese beiden zugleich betreffende Gefahr vorhanden sei, zumal eine ähnliche ausdrückliche Bestimmung auch in anderen Gesetzgebungen ihre Stelle gefunden habe, und für das Assekuranzrecht von der höchsten Bedeutung sei, wurde entgegnet: daß in dem eben angeführten Falle keine große Haverei vorliege, ergebe sich zur Genüge aus der Fassung des Art. 551; es bedürfe somit der beantragten ausdrücklichen Bestimmung für den Titel von der Haverei nicht. Die Frage aber, welche der Herr Antragsteller im Auge habe, und wegen deren in der Folge allerdings eine ausdrückliche Bestimmung erforderlich werden könne, ob nämlich der in Rede stehende Fall dem Assekuradeur gegenüber nach den Bestimmungen über die Ersatzverbindlichkeit desselben bei einer großen Haverei zu beurtheilen sei oder nicht, werde erst im Titel von der Versicherung zu erwägen und zu entscheiden sein.

Im Uebrigen wurde nach kurzer Diskussion Art. 551 mit dem Vorbehalte angenommen, nach Feststellung der Vorschriften über die einzelnen Fälle auf denselben zurückzukommen.

Art. 552

Abs. 1 wurde von mehreren Herren Abgeordneten beanstandet und gegen denselben insbesondere geltend gemacht: Im preuß. Entwurf sei ausgesprochen, daß die Wirkungen der großen Haverei — das Vorhandensein der in Art. 551 aufgezählten wesentlichen Bestandtheile derselben vorausgesetzt — doch nicht eintreten sollten, wenn nicht Schiff und Ladung ganz oder doch zum Theil, also von beiden wenigstens etwas gerettet sei. Diese Bestimmung gehe zu weit. Es verstehe sich zwar von selbst, daß wenn des freiwillig gebrachten Opfers ungeachtet alle Gegenstände zu Grunde gingen, deren Rettung beabsichtigt gewesen, von Anwendung der Grundsätze

über die große Haverei nicht mehr die Rede sein könne, weil es an allen beitragspflichtigen Objekten fehle. Anders verhalte sich die Sache aber, wenn nur einer dieser Gegenstände, also entweder Schiff oder Ladung ganz zu Grunde gegangen, der andere aber ganz oder zum Theil gerettet sei. Gesetzt, es wäre in der unbestrittenen Absicht, Schiff und Ladung möglichst zu retten, ein Opfer gebracht worden, hierauf aber in derselben Gefahr gleichwohl einer dieser Gegenstände gänzlich untergegangen, so lasse sich nicht absehen, weshalb die Grundsätze über die große Haverei nicht mehr anwendbar und die geretteten Sachen von aller Beitragspflicht befreit sein sollten. Ein faktisches Hinderniß gegen die Anwendung der erwähnten Grundsätze liege nicht vor, da auf der einen Seite ein beitragspflichtiger Gegenstand, auf der anderen der geopferte und zu ersetzende Werth vorhanden sei. Die Beachtung des soeben besprochenen Falles im Gesetze sei auch nicht ohne praktisches Interesse. Es werde nämlich zwar allerdings nicht leicht vorkommen, daß das Schiff erhalten bleibe und die ganze Ladung verloren gehe, obwohl hieher vielleicht der Fall gehöre, daß, um Schiff und Ladung soweit möglich zu retten, die Ladung zuerst nur theilweise, nach und nach aber ganz geworfen und nur der nöthige Ballast zurückbehalten worden sei. Dagegen komme es gewiß häufiger vor, daß das Schiff ganz verloren gehe und die Ladung ganz oder zum Theil gerettet werde. Hier sei vor Allem der Fall der freiwilligen Strandung ins Auge zu fassen, wenn das Schiff dabei nach der Rettung der Ladung oder doch eines Theils derselben gänzlich verloren gehe, und von ihm selbst gar nichts gerettet zu werden vermöge. Sodann könne es auch vorkommen, daß der Schiffer in der Absicht, Schiff und Ladung vor dem Sinken zu retten, wissentlich in einen feindlichen Nothhafen in der begründeten Hoffnung einlaufe, entweder mit einer blosen Ranzionirung oder sonst mit einem verhältnißmäßig unbeträchtlichen Opfer davon zu kommen, daß aber in Wirklichkeit das Schiff genommen werde, und nur die Ladung erhalten bleibe. Es sei nicht abzusehen, weshalb in den zuletzt angeführten Fällen die Ladung frei von allen Beiträgen bleiben solle, wenn das Schiff ganz vergangen sei, während sie beitragspflichtig sein würde, wenn ein fast werthloses Wrack vom Schiffe übrig geblieben wäre. Auch das allgemeine preuß. Landrecht scheine von der hier vertretenen Auffassung auszugehen, indem es bestimme, daß die Wirkungen der großen Haverei nur dann eintreten sollten, wenn der Zweck der Rettung ganz oder zum Theil erreicht sei. Abgesehen hievon, sei die Fassung des Abs. 1 auch um deswillen bedenklich, weil sie der Frage zu sehr präjudizire, was dann Rechtens sei, wenn die Absicht des Schiffers bei dem Opfer nicht dahin gehe, beide

Gegenstände zu retten, sondern ein Gegenstand, Schiff oder Ladung, absichtlich ganz geopfert werde, um nur den anderen zu retten. Aus dem bereits angegebenen Grunde sei zwar auch diese Frage von geringerer praktischer Bedeutung für den Fall, daß die Ladung ganz geopfert werde, aber von hohem praktischem Interesse sei dieselbe für den Fall, daß das Schiff ganz geopfert werde, um die Ladung zu retten. Denn abgesehen von der freiwilligen Strandung im Interesse der Ladung, worüber das Erforderliche in Art. 556 enthalten sei, könne es wohl vorkommen, daß der Schiffer, um die Ladung zu retten, absichtlich in einen feindlichen Hafen einlaufe, in welchem voraussichtlich das Schiff genommen, die Ladung aber den Interessenten erhalten werde, oder daß der Schiffer, der eine Ladung an Bord habe, welche durch Seewasser nicht leicht verdorben werde, z. B. Glas, das Schiff auf Untiefen in den Grund bohre, um die Ladung den ihn verfolgenden Seeräubern zu entziehen 2c. 2c. Es werde sich fragen, ob es nicht angemessen sei, zu bestimmen, daß auch dergleichen Fälle nach den Grundsätzen über die große Haverei zu beurtheilen seien. Einer solchen Bestimmung würde aber die allzustrenge und ausschließliche Fassung des Abs. 1 entgegenstehen. Aus diesen Erwägungen wurde von einem Mitgliede die minder präjudizirliche Fassung des § 136 des östr. Entwurfs empfohlen, von einem andern Herrn Abgeordneten aber beantragt, statt: „das Schiff und die Ladung“ zu setzen: „das Schiff oder die Ladung.“

Gegen diese Anträge wurde jedoch vorgebracht: Die Auffassung des preuß. Entwurfs, wonach sowohl vom Schiff als von der Ladung wenigstens ein Theil gerettet sein müsse, wenn die Wirkungen der großen Haverei eintreten sollten, sei bisher im Norden Deutschlands unbestritten in Geltung gewesen, und habe auch in den meisten Gesetzgebungen Anerkennung gefunden. Der Entwurf habe gegen sich nur die Ansicht einiger englischen und amerikanischen Juristen. Auch die angezogenen Bestimmungen des allgemeinen preuß. Landrechts ständen damit nicht im Widerspruche, denn, wenn dort gesagt sei, daß der Zweck der Rettung ganz oder zum Theil erreicht worden sein müsse, wenn die Grundsätze über die große Haverei Anwendung finden sollten, so dürfe nicht übersehen werden, daß der fragliche Zweck gerade in der Rettung von Schiff und Ladung bestehe, welch letzterer Umstand gerade zur Rechtfertigung des Entwurfs diene, indem der Zweck des Opfers mindestens nicht erreicht sei, wenn der eine Gegenstand in der Gefahr völlig zu Grunde gehe. Derselben Ansicht scheine auch der östr. Entwurf beigetreten zu sein, wie sich aus einer Vergleichung des § 136 mit § 128 ergebe, wenn sich auch nicht verkennen lasse, daß die

Fassung desselben weniger ausschließend sei. Die gegen Abs. 1 geltend gemachten Bedenken seien übrigens von sehr geringem praktischem Interesse, da der Fall, daß der eine Gegenstand ganz verloren gehe, von dem anderen aber noch etwas gerettet werde, wenn die Absicht auf die Erhaltung beider ging, gewiß höchst selten vorkommen werde; bei der Strandung, die außerdem wegen der bei ihr eintretenden eigenthümlichen Verhältnisse besondere Vorschriften nöthig mache, bleibe z. B. gewiß in den meisten Fällen das Wrack übrig, wenn überhaupt von Rettung der Ladung die Rede sein könne. Aeußerstenfalls scheine es angemessen, die Regel des Abs. 1, die im Allgemeinen unverkennbar richtig sei, unverändert beizubehalten, und nur bei Besprechung der Einzelnheiten Ausnahmen für solche außerordentliche Fälle zu statuiren, wie sie von der anderen Seite angeführt seien, wie z. B. für den Fall, wenn das Schiff gegen die Voraussicht des Schiffers beim Einlaufen in einen Nothhafen konfiszirt und dadurch seine ursprüngliche Absicht, Schiff und Ladung zu retten, vereitelt werde. Die Fälle, in welchen ein Bedürfniß für dergleichen Ausnahmsbestimmungen vorhanden sei, würden sich ohne Zweifel leicht übersehen lassen. Die anderen Fälle aber, in welchen die Absicht des Schiffers gar nicht auf Rettung von Schiff **und** Ladung gehe, sondern absichtlich ein Gegenstand ganz geopfert werde, um den anderen zu retten, gehörten nicht hieher; bei ihnen sei entschieden keine große Haverei vorhanden. Das schließe jedoch nicht aus, daß späterer Erwägung vorbehalten werde, ob sie nicht nach denselben Grundsätzen wie die große Haverei beurtheilt werden sollten; einer solchen besonderen Bestimmung werde die ausschließende Fassung des Abs. 1 aber auch nicht im Wege stehen.

Schließlich wurde der Antrag, statt: „Schiff und Ladung" zu setzen: „Schiff oder Ladung" mit 9 gegen 2 Stimmen, der Antrag, die Fassung des § 136 des östr. Entwurfs zu substituiren, mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt und die Fassung des Entwurfs angenommen; von einem Mitgliede jedoch der Redaktionskommission noch anheimgegeben zu erwägen, ob es nicht angemessen sei, auszudrücken, daß die Rettung eine Folge des gebrachten Opfers sein müsse.

Zum zweiten Absatze wurde bemerkt: Dieser Absatz drücke das nicht richtig aus, was seine eigentliche Absicht sei, und namentlich ständen hiemit die Worte: „Schiff **oder** Ladung" nicht in Einklang. Es solle in Abs. 2 dreierlei ausgesprochen werden, zuerst, daß ungeachtet späterer Unfälle die einmal vorhandene große Haverei nicht aufhöre zu existiren; sodann daß die in Folge späterer Unfälle eingetretene Werthsverminderung der geretteten Objekte im Allgemeinen und vorbehaltlich der später in Betracht

kommenden besonderen Bestimmungen darüber, welche Schätzung bei Auseinandersetzung der Haverei zum Grunde zu legen sei u. dgl., ohne Einfluß sein solle; endlich daß die Havereibeiträge nur an der Sache hafteten, und nicht mehr bezahlt zu werden brauchten, wenn die Sache, an der sie gehaftet hätten, in einem späteren Unfall ganz und gar zu Grunde gegangen sei. Aus der jetzigen Fassung des zweiten Absatzes könne aber gefolgert werden, daß die Wirkungen der großen Haverei gänzlich cessiren, also auch die übrig bleibenden Gegenstände von der Beitragspflicht befreit sein sollten, wenn Schiff oder Ladung, nachdem sie aus der Noth, für welche das Opfer gebracht worden, gerettet gewesen seien, in einem neuen Unfalle ganz zu Grunde gehe. Da sich nun die zuerst erwähnte Bestimmung von selbst verstehe, wenn nicht das Gegentheil im Gesetze ausgesprochen sei, und in Betreff der beiden anderen Bestimmungen ohnehin das Erforderliche noch besonders festgesetzt werden müsse (vgl. Art. 574, 584), scheine der zweite Absatz ganz entbehrlich zu sein und werde deshalb dessen Streichung anheimgegeben.

Von anderen Seiten wurde zwar die Beibehaltung des zweiten Absatzes empfohlen, aber im Hinblick auf die soeben berührten Erwägungen folgende Fassung vorgeschlagen:

a. „Spätere nach der Rettung eingetretene Unfälle heben die Beitrags„pflicht des geretteten Gegenstandes nicht auf, es sei denn, daß er „durch einen späteren Unfall ganz verloren geht."

Es wurde auch die Ansicht vertreten, daß die jetzige Fassung des Absatzes 2 allerdings die richtige sei und die Wirkungen der Haverei gänzlich cessiren müßten, wenn in einem späteren Unfall Schiff oder Ladung ganz verloren gehe, da in einem solchen Falle der Verband zwischen Schiff und Ladung, der die nothwendige Voraussetzung der großen Haverei bilde, ganz hinwegfalle, und nicht abzusehen sei, weshalb z. B. die gerettete Ladung zum Ersatz des Schiffs beitragen solle, wenn nach dem neuen Unfall nichts als ein fast werthloses Wrack übrig geblieben sei, während sie frei wäre, wenn das Schiff gänzlich untergegangen sein würde, da endlich auch die übrigen Gesetzgebungen mit dem jetzigen Inhalt des Abs. 2 in Einklang ständen.

Der zuletzt erwähnten Behauptung über den Inhalt der anderen Gesetzgebungen ward jedoch mehrseitig widersprochen und gegen die eben vertretene Auffassung noch geltend gemacht, daß sie mit den Anforderungen der Billigkeit nicht in Einklang stehe. Zum Nachweis dessen wurde auf den Fall, wenn der Schiffer in einem kleinen Nothhafen, in welchem er

auf anderem Wege das nöthige Geld sich nicht verschaffen könne, zur Bestreitung der Havereikosten Geld verwende, das sich zufällig an Bord befinde, und wenn er überdies keine Gelegenheit habe, dieses Geld zu versichern, Bezug genommen und hervorgehoben, daß es gewiß nicht gerechtfertigt erscheine, wenn die durch dieses Geld gerettete, vielleicht sehr werthvolle Ladung deshalb frei würde von der Verbindlichkeit, zum Ersatze des Geldes beizutragen, weil das Schiff in einem späteren Unfall ganz verloren gegangen sei.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag unter a vorbehaltlich wiederholter Berathung nach Feststellung der Detailbestimmungen über die große Haverei mit 10 gegen 1 Stimme angenommen. Bei Diskussion des

Art. 553

wurde ohne Beanstandung genehmigt, daß von Aufnahme von Bestimmungen über das vom Schiffer beim Seewurf einzuhaltende Verfahren, und namentlich darüber, ob er zuvor den Schiffsrath zu befragen habe ꝛc. ꝛc., Umgang zu nehmen sei, da solche Bestimmungen den Schiffer bei der Wahl der erforderlichen Maßregeln im Augenblicke der Gefahr, in welchem in der Regel ein rasches Handeln geboten sei, zu sehr beengen würden, und auch schon bei Berathung des Art. 419 des preuß. Entwurfs abgelehnt worden seien.

Hierauf wurden die im ersten Absatze des Artikels enthaltenen Worte: „auf Deck befestigte" beanstandet und statt dessen: „am gehörigen Orte" zu setzen beantragt, da der alte seerechtliche Grundsatz, daß die Aufopferung des nicht auf Deck befestigt gewesenen Bootes in großer Haverei nicht vergütet werde, bei der jetzigen Größe und Bauart der Schiffe nicht mehr unverändert beibehalten werden könne, weil die vielen, bei größeren Schiffen in jetziger Zeit nothwendig gewordenen Boote nicht mehr alle auf Deck befestigt werden könnten. Bei Diskussion dieses Vorschlags ergab sich eine Differenz darüber, auf welchen Erwägungen der erwähnte Grundsatz beruhe. Es wurde nämlich von einer Seite geltend gemacht, er habe eine Kompelle dafür sein sollen, daß die Boote stets an dem geeigneten Orte aufbewahrt und nicht zur Unterbringung von Ladung ꝛc. benutzt würden, damit sie im Fall der Noth zur Rettung der an Bord befindlichen Menschen leicht benutzt werden könnten, sei also hauptsächlich durch polizeiliche Rücksichten geboten. Von einer anderen Seite wurde bemerkt: Der erwähnte Grundsatz beruhe auf der Erwägung, daß ein nicht gehörig befestigtes Boot leichter als andere Sachen über Bord gehe und daß ein solcher durch Nachlässigkeit entstandene Schade mit Unrecht nur allzu leicht als ein freiwilliges Opfer ausgegeben werden könne.

Von einem anderen Mitgliede wurde die Streichung der beanstandeten Worte empfohlen, und nach kurzer Diskussion genehmigt, da das Erforderliche hierüber ohnehin bei Art. 565 Ziffer 4 vorkommen werde. Im Uebrigen wurde Abs. 1 vorbehaltlich einer Revision seiner Redaktion angenommen.

Bei Diskussion des zweiten Absatzes wurde hauptsächlich die Frage erörtert, ob der aus Anlaß des freiwilligen Opfers entstandene anderweitige Schaden ein unmittelbarer und nothwendiger gewesen sein oder in welchem anderen Verhältnisse er zu dem freiwilligen Opfer stehen müsse, wenn er zu einem Anspruch auf Ersatz in der großen Haverei führen solle. Unter Berufung auf die Ansichten der englischen Juristen und auf den Grundgedanken der großen Haverei, wonach die Absichtlichkeit des zu vergütenden Schadens als ein wesentliches Erforderniß derselben erscheine, schlug ein Mitglied vor, zu bestimmen, daß in der großen Haverei außer dem geopferten Gegenstande nur derjenige Schade zu ersetzen sei, der als Folge dieses Opfers vorauszusehen gewesen.

Hiegegen wurde jedoch hervorgehoben: Dieser Antrag stelle zu strenge Anforderungen und sei auch durch die Natur der Sache nicht begründet, denn beabsichtigt könne auch ein Schaden sein, dessen Umfang nicht vorherzusehen gewesen. Wenn der Schiffer in der Absicht, Schiff und Ladung zu retten, ein Opfer bringe, so stifte er allerdings zunächst einen Schaden, den er als gewiß eintretend voraussehe. Dieser Schade sei der vor Allem in Betracht kommende Ersatzposten, wie z. B. der Werth der geworfenen Waaren, der geschlippten Ketten, der verlassenen Anker ꝛc. ꝛc. Er wisse aber in der Regel auch, daß seine Maßregel noch andere Schäden im Gefolge haben könne. So dürfe sich der Schiffer, der einen Mast kappen lasse, z. B. gewiß nicht verhehlen, daß derselbe beim Niederfallen möglicher Weise auch das Schiff ꝛc. beschädigen werde u. dgl. Wenn der Schiffer dessenungeachtet zu der fraglichen Maßregel sich entschließe, habe er gewiß eventuell auch diese Beschädigungen beabsichtigt, gleichviel ob er den Eintritt derselben mit Sicherheit habe voraussehen können oder nicht. Wenn es sich nur um Ersatz des bestimmt vorauszusehenden Schadens handelte, würde es wegen desselben gar keiner besonderen Bestimmung bedürfen, und würde kein Gesetz nöthig gehabt haben, für den vorliegenden Fall eine besondere Vorschrift aufzunehmen, da dieser Schaden unverkennbar ein Theil des absichtlich und mit Bewußtsein gebrachten Opfers wäre. Es werde deshalb anheim gegeben, zu bestimmen, daß in großer Haverei auch der unmittelbar und der nothwendig aus der betreffenden Maßregel

sich ergebende Schaden zu ersetzen sei, da weder das eine noch das andere allein dem Bedürfnisse genüge.

Von der anderen Seite wurde bemerkt: Auch der eben erwähnte Antrag genüge dem Bedürfnisse nicht, es müsse vielmehr in der großen Haverei mancher Schaden ersetzt werden, der weder nothwendig noch unmittelbar aus der vom Schiffer beabsichtigten Handlung folge; dahin gehöre namentlich der Fall, wenn der Schiffer, um Ladung herausnehmen und werfen zu können, die Luken öffne und durch diese während der Manipulation des Werfens eine Sturzsee eindringe und die im Raum verbleibenden Waaren beschädige. Es komme nur darauf an, daß die vom Schiffer absichtlich vorgenommene Handlung die wirkliche Ursache des Schadens gewesen sei, und daß von der Vergütung in der großen Haverei nachher eintretende, mit jener Handlung nicht in ursachlichem Zusammenhang stehende Beschädigungen ausgeschlossen würden. Diese Auffassung sei auch diejenige, welche unter den englischen Juristen Geltung erlangt habe. Es werde deshalb und da die Fassung des Entwurfs: „Ist hiebei — — zugefügt worden" leicht dahin verstanden werden könne, daß der Schade unmittelbar und beabsichtigt gewesen, daß er absichtlich zugefügt worden sein müsse, beantragt zu setzen: „Ist hiedurch — — herbeigeführt worden."

Von einigen Herren Abgeordneten wurde beantragt, den zweiten Absatz des Art. 553 ganz zu streichen, und denselben in allgemeinerer Fassung zum Art. 551 zu ziehen, weil die in demselben enthaltene Bestimmung über die Vergütung des aus der beabsichtigten Handlung entstandenen, nicht voraussehbaren Schadens bei allen Havereifällen und nicht allein beim Seewurf zutreffe, und kein genügender Grund vorhanden sei, die fragliche Bestimmung bei Art. 553 nochmals besonders hervorzuheben.

Gegen diesen Vorschlag wurde eingewendet: Die Erledigung der Frage, ob eine allgemeine Bestimmung im Sinne des Abs. 2 zu Art. 551 oder 552 hinzuzufügen sei, werde füglich bis zu der ohnehin vorbehaltenen, wiederholten Berathung dieser Artikel zu vertagen sein. Aber wenn auch in der Folge eine solche allgemeine Bestimmung aufgenommen werden sollte, empfehle sich dennoch die Beibehaltung des zweiten Absatzes, weil Zweifel darüber entstehen könnten, ob der Fall, wenn ein Schade am Schiff oder an den im Schiffe bleibenden Gegenständen entstehen sollte, obschon dieser entschieden nicht beabsichtigt, sondern nur die Beschädigung einzelner Ladungstheile oder einzelner Theile des Schiffs bezweckt gewesen, unter die betreffende allgemeine Bestimmung gehöre oder nicht.

Bei der Abstimmung wurde der Vorschlag, den Abs. 2 auf den nothwendig oder unmittelbar aus der beabsichtigten Handlung entstehenden Schaden zu beschränken, abgelehnt und der Vorschlag zu setzen: „Ist hiedurch — — herbeigeführt worden“ mit 10 gegen 1 Stimme angenommen, worauf sich ein Mitglied vorbehielt, auf die Frage, ob Abs. 2 zu verallgemeinern sei, später zurückzukommen, da ihm kein genügendes Interesse für die Beibehaltung des Abs. 2 für einen einzelnen Havereifall vorhanden zu sein scheine und ohne Zweifel auch die Versammlung schon in der Diskussion die allgemeine Bedeutung der Bestimmung anerkannt habe. Zu

Art. 554

wurde die Streichung beantragt, weil nicht abzusehen, auf welchen Fall derselbe berechnet sei, indem durch ein Loch, durch welches das im Schiffe befindliche Wasser ablaufen solle, ebensowohl Wasser zuströmen könne, und jedenfalls der betreffende Fall, wenn er überhaupt denkbar sei, doch nicht von so großem praktischem Interesse zu sein scheine, um ausdrücklich im Gesetze hervorgehoben zu werden, da er ohne Zweifel auch ohne besondere Erwähnung auf Grund der prinzipiellen Bestimmung des Art. 551 als Havereifall anerkannt werden würde.

Gegen die Streichung wurde angeführt: Der Fall des Art. 554 komme in verschiedener Weise vor, insbesondere z. B. wenn das Schiff mit hoher Fluth ans Land gesetzt sei, und bei Eintritt der Ebbe Löcher in das Schiff geschlagen würden, um den schleunigen Abfluß des Wassers zu bewirken und dadurch das gänzliche Auseinandersprengen des Schiffes zu verhindern, welches außerdem eintreten könnte. Uebrigens sei die Bestimmung des Art. 554 auch im allgemeinen preuß. Landrechte, im holländischen und spanischen Gesetzbuch enthalten.

Schließlich wurde mit 10 gegen 1 Stimme die Streichung des Artikels beschlossen. Bei Berathung des

Art. 555

Abs. 1 wurde von einem Herrn Abgeordneten bemerkt, es sei nicht nothwendig, die thatsächlichen Veranlassungen zur Erleichterung des Schiffes aufzuzählen, und werde darum der Zwischensatz: „um dasselbe vor Sturm — — einzubringen“ zu streichen sein, weil sich aus dem Verhältniß des Art. 555 zu den Art. 551 und 552 von selbst ergebe, daß von einem Havereifall nur dann die Rede sein könne, wenn ein Nothfall die Veranlassung zu der betreffenden Maßregel gegeben habe, indem jeder der einzeln angeführten Fälle nur dann als Havereifall angesehen werden könne, wenn zugleich die Voraussetzungen der allgemeinen Art. 551 und 552 vorhanden seien.

Es wurde jedoch hiegegen eingewendet: Bei Art. 555 sei ein dringendes Bedürfniß dafür vorhanden, besonders hervorzuheben, daß die zur Erleichterung des Schiffs vorgenommene Maßregel mit einem Nothfalle in Zusammenhang stehen müsse, wenn die Grundsätze über die große Haverei anwendbar sein sollten, weil darüber, ob diese Auffassung die richtige, somit eine Erleichterung des Schiffs, die bei der bekannten Beschaffenheit des Bestimmungshafens voraussichtlich auch bei ganz ordnungsmäßigem Einlaufen des Schiffs eintreten müßte, nicht als große Haverei zu betrachten sei, oder ob es nicht darauf ankomme, daß ein außerordentlicher Fall der Noth vorgelegen, eine Kontroverse bestehe, die das Gesetz nicht unentschieden lassen dürfe, und weil überdies die Versetzung der Ladung in Leichterfahrzeuge eine ganz gewöhnliche, auch beim ordnungsmäßigen Betrieb der Schifffahrt vorkommende Maßregel sei, während die in Art. 553 erwähnten Maßregeln schon an und für sich die Natur ganz außerordentlicher Vorgänge hätten, die nur in Nothfällen denkbar seien, so daß dort eine wiederholte Verweisung darauf, daß es sich um rettende Maßregeln in Nothfällen handeln müsse, nicht erforderlich gewesen.

Von einigen Seiten wurde die in Abs. 1 enthaltene Aufzählung als unzureichend bezeichnet und bemerkt, daß es noch andere Fälle gebe, in denen die Erleichterung des Schiffs nicht in ordnungsmäßigem Betrieb der Schifffahrt, sondern aus Noth vorgenommen werden müsse, z. B. wenn das Schiff leck geworden und bei ruhiger See zu sinken drohe, wenn es auf einer Sandbank festsitze ꝛc. ꝛc. Es wurde deshalb beantragt, von Aufzählung einzelner Fälle Umgang zu nehmen und allgemein zu bestimmen, daß ein Fall großer Haverei auch dann vorhanden sei, wenn zur Erleichterung des Schiffs „in Nothfällen", die Ladung ganz oder theilweise in Leichterfahrzeuge übergeladen worden, und diesem Antrage allseitig zugestimmt.

Zu Abs. 2 wurde geltend gemacht: Die Fassung des Entwurfs führe zu der Ansicht, als solle der am Leichterfahrzeug selbst sich ereignende Schaden nicht in großer Haverei vergütet werden. Diese Ansicht würde jedoch in Betreff der zum Schiff gehörenden Boote ungerechtfertigt sein. Wenn diese zum Zwecke der Erleichterung des Schiffs in Nothfällen zur Aufnahme von Gütern verwendet würden und hiebei Schaden nähmen, müsse auch für diesen Schaden in großer Haverei Ersatz geleistet werden. Es werde deshalb beantragt, in einem Zusatze zu bestimmen, daß auch der Schade in großer Haverei zu vergüten sei, der bei der Erleichterung des Schiffs in Nothfällen an den zum Schiff gehörigen Booten sich ereigne. Mit diesem Zusatze wurde Abs. 2 einstimmig angenommen.

Auf die Bemerkung eines Mitglieds, daß dasselbe der Fall sein müsse, wenn der Schiffer sich zur Erleichterung des Schiffs zwar fremder Leichterfahrzeuge bedient, aber Garantie für dieselben geleistet habe, ward entgegnet, daß dieser Fall nicht hieher, sondern zu Art. 563 gehöre, wo von den Havereikosten die Rede sei.

CCCXI. Sitzung.

Hamburg, am 21. März 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute die Feststellung der Redaktion des Titels von der Bodmerei vollendet. Sodann wurden die Protokolle der CCCIII. Sitzung vom 7. März, der CCCIV. Sitzung vom 8. März und der CCCV. Sitzung vom 10. März 1859 verlesen und genehmigt.

CCCXII. Sitzung.

Hamburg, am 22. März 1859.

In heutiger Sitzung wurde unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule

Art. 556

des preuß. Entwurfs der Diskussion unterstellt und von einem Herrn Abgeordneten beantragt, an die Stelle dieses Artikels die Bestimmung zu setzen, daß die durch freiwillige Strandung in Folge eigentlicher Seegefahr entstandenen Beschädigungen an Schiff und Ladung in großer Haverei nicht zu ersetzen seien.

Zur Unterstützung dieses Antrags wurde theils von dem Herrn Antragsteller, theils von anderen ihm beitretenden Herren Abgeordneten Folgendes angeführt: Es lasse sich zwar nicht verkennen, daß es einzelne Fälle gebe, in welchen das Schiff lediglich in Folge eines freien Entschlusses seines Führers und in der Absicht, Schiff und Ladung aus einer gemeinschaftlichen Gefahr zu retten, auf den Strand gesetzt werde. Solche Fälle kämen aber erfahrungsgemäß nur höchst selten und fast nur bei solchen Gefahren vor, welche nicht zur Seegefahr im engeren Sinne gehörten, z. B. bei Verfolgung des Schiffs durch feindliche Kriegsschiffe, Seeräuber ꝛc. ꝛc. In der bei Weitem größten Mehrzahl aller Fälle sei eine erfolgte Strandung, wenngleich dieselbe in der Verklarung als eine absichtliche und freiwillige bezeichnet werde, doch thatsächlich nothwendig und unvermeidlich gewesen. Bei stattgehabter Strandung wegen Sturmes u. dgl. habe der Schiffer fast niemals die Wahl gehabt, ob er stranden wollte oder nicht; das Einzige, was dabei durch seinen freien Entschluß bedingt gewesen, sei höchstens die Art und Weise der Strandung. Wenn der Schiffer sich überzeugt habe, daß ihm die Strandung sicher bevorstehe, das Schiff aber wahrscheinlich erst nach längerem Kampfe mit den Wogen und vielleicht mit der Breitseite auf den Strand geworfen werde, wobei es weit schneller als sonst von den Wellen zertrümmert und die Rettung des Lebens der Besatzung sehr in Frage gestellt werden könne, entschließe er sich mitunter, die Strandung zu beschleunigen und ungefährlicher zu machen, indem er direkt auf den Strand halte, um mit dem Vordertheil aufzufahren. Die Rücksicht, die hiebei vorwalte, sei hiernach auch nicht die Rettung von Schiff und Ladung, sondern die Rettung des Lebens. Von einem freiwilligen Opfer zur Erhaltung von Schiff und Ladung könne somit bei solchen Strandungen keine Rede sein. Gleichwohl würden dieselben in der Praxis sehr häufig als freiwillige Opfer anerkannt, und, obschon in Wahrheit nichts weiter als ein unvermeidlicher Unglücksfall vorhanden sei, dessen Folgen jeder Betroffene allein zu tragen habe, der geretteten Ladung ꝛc. Beitragsverbindlichkeiten auferlegt, für die es an jedem zureichenden Grunde fehle. Die Anwendung der Grundsätze über die große Haverei auf den Fall der sogenannten freiwilligen Strandung führe demnach zu ganz unbilligen Resultaten und zur größten Beschwerung der Ladungsinteressenten, und sei um so bedenklicher, als sie zugleich Gelegenheit zu dem gefährlichsten Mißbrauch des Gesetzes biete und in der That schon vielfach mißbraucht worden sei. Ein Schiffer, der in einem nicht versicherten Schiff von geringem Werth eine werthvolle Ladung habe, würde, wenn Abs. 1 des Entwurfs angenommen werden sollte, nicht selten versucht sein,

auch ohne vollkommen genügende Gründe sein Schiff auf den Strand zu setzen, um sich dasselbe durch die Beiträge der Ladung bezahlen oder auf Kosten der Ladung repariren zu lassen. Solche mißbräuchliche Anwendungen des Gesetzes ließen sich um so weniger verhindern, als es kaum möglich sei, in einem einzelnen Falle gegen die Verklarung des Schiffers und der Mannschaft den Beweis zu führen, entweder daß die Strandung ohne Noth herbeigeführt worden, oder unter allen Umständen nicht mehr zu vermeiden, also kein freiwilliges Opfer für Rettung von Schiff und Ladung gewesen sei. Man müsse sich demgemäß dafür entscheiden, daß die durch freiwillige Strandung in Folge von Seegefahr im engeren Sinne entstandenen Schäden niemals zu einem Anspruch auf Ersatz in großer Haverei berechtigen könnten. Man habe im kaufmännischen Verkehre schon vielfach versucht, dieser Anschauung Geltung zu verschaffen, so sei z. B. in den Bremischen Assekuranzbedingungen eine derartige Bestimmung enthalten und habe sich als zweckmäßig erwiesen. Auch auswärts habe dieselbe keinen Anstoß gegeben, was die vielen insbesondere aus den Häfen des Mittelmeers nach Bremen ertheilten Assekuranzaufträge zeigten, da diese Aufträge nur auf Grundlage der Bremer Bedingungen ausgeführt würden. Ferner hätten sich die Sachverständigen, welche in den einzelnen Seeplätzen über diese Frage vernommen worden seien, für die beantragte Vorschrift ausgesprochen. Dies sei namentlich auch in Hamburg und Bremen der Fall, was um so mehr ins Gewicht fallen müsse, als in diesen Seeplätzen die Interessen der Rhederei und der Ladungsinteressenten die gleiche Beachtung fänden, wie die der Assekuradeure, für welche Letzteren die Bestimmung des Entwurfs allerdings mehr als für Andere nachtheilig scheine, somit nicht angenommen werden könne, daß die Ansicht der Assekuradeure bei Entscheidung der vorliegenden Frage ein ungeeignetes Uebergewicht über die der Rheder und Ladungsinteressenten erlangt habe. Dem Allem stehe nicht entgegen, daß in einzelnen Fällen die Voraussetzungen einer wahren großen Haverei auch bei einer freiwilligen Strandung vorhanden seien, und daß es mit den Anforderungen der Gerechtigkeit nicht vereinbar wäre, in solchen Fällen den Beschädigten den Anspruch auf Ersatz ihrer Schäden in großer Haverei abzusprechen, denn zunächst komme hiegegen in Betracht, daß die beantragte Bestimmung denjenigen Fällen nicht präjudiziren solle, in welchen die Strandung wegen einer anderen als durch die Elemente hervorgerufenen Gefahr, z. B. wegen Kriegsgefahr ꝛc. ꝛc. veranlaßt sei; hierüber würden vielmehr besondere Ausnahmebestimmungen aufzunehmen sein. Sodann seien die Rücksichten der Zweckmäßigkeit in dem vorliegenden Falle von größerem Gewicht als

die der Konsequenz des Rechts. Es sei nämlich ganz unmöglich, sichere Unterscheidungsmerkmale aufzustellen, wann man bei den durch Elementarereignisse hervorgerufenen Strandungen annehmen könne, daß dieselben wirklich freiwillige Opfer gewesen, und wann sie als unabweisbare, und höchstens in ihrem Verlauf durch freien Willen des Schiffers modifizirte Unglücksfälle zu betrachten seien. Unter diesen Umständen bleibe, vorausgesetzt, daß die oben erwähnten mißbräuchlichen Anwendungen des Gesetzes abgeschnitten werden sollten, nichts Anderes übrig, als eine durchgreifende Regel der beantragten Art aufzustellen. Man möge nicht einwenden, daß die Auffassung des Art. 556 Abs. 1 hauptsächlich für die Interessen der Assekuradeure gefährlich sei und daß diese, auch wenn dieser Satz angenommen würde, durch Aufnahme der Bedingung in die Polize, daß Havereischäden aus Anlaß freiwilliger Strandungen nicht ersetzt werden sollten, sich schützen könnten; denn einerseits würden bei diesem Einwande die Ladungsbetheiligten gänzlich übersehen, andererseits würde ein solches Verfahren auch zu den größten Unzuträglichkeiten führen. Die versicherten Interessenten von Schiff und Ladung würden nämlich in Folge hievon anders beurtheilt werden müssen, als die Nichtversicherten. So lange es thunlich sei, möge man für die Haverei und die Versicherung übereinstimmende Normen aufstellen. Der hier vertretenen Auffassung stehe auch das fremde Recht nicht im Wege. Nach nordamerikanischem Rechte sei die der Debatte unterstellte Frage sehr kontrovers; auf dieses Recht könne man sich also zur Unterstützung des Entwurfs nicht berufen. Auch das englische Recht biete keinen Anhaltspunkt zur Widerlegung der hier vertretenen Auffassung. Denn in den englischen Gesetzen sei hierüber nichts enthalten, auch sei keine Entscheidung der englischen Gerichte über die vorliegende Frage bekannt. Der Gebrauch aber stehe in England entschieden auf Seiten des Herrn Antragstellers. Nach dem Zeugnisse eines erfahrenen Dispacheurs sei diesem, ungeachtet langjähriger Praxis, noch keine einzige englische Dispache vorgekommen, in welcher eine freiwillige Strandung als Fall der großen Haverei behandelt gewesen wäre. Nur einige englische Juristen hätten sich der entgegengesetzten Ansicht angeschlossen, aber auch nur auf Grund von offenbar unzureichenden Motiven; denn, indem sie anerkennten, daß es eine vollständig freiwillige Strandung wegen Elementargefahr nicht gebe, begnügten sich dieselben damit, daß doch immer eine gewisse Freiwilligkeit rücksichtlich der Art und Weise der Strandung übrig bleibe, weil es doch immer von Bedeutung für Rettung von Schiff und Ladung sei, wie zu stranden sich der Schiffer entschließe, selbst wenn es nicht mehr bei ihm stehe, zu deliberiren, ob er stranden wolle. Selbst

diejenigen Rechte, in denen früher die freiwillige Strandung als Havereifall bezeichnet worden, wie z. B. das ältere spanische Recht, seien in der neueren Zeit von dieser Auffassung zurückgekommen, denn das neue spanische Gesetzbuch enthalte die betreffende Bestimmung nicht mehr, und in Hamburg, wo der Gebrauch die s. g. freiwillige Strandung bisher als Havariegrossefall angesehen habe, wünsche man denselben bei dieser Gelegenheit beseitigt zu sehen.

Von anderer Seite wurde bemerkt: Die freiwillige Strandung gehöre, vorausgesetzt, daß an der im Eingang des Titels aufgestellten allgemeinen Bestimmung nichts geändert werden solle, auch aus der weiteren prinzipiellen Erwägung nicht zu den Fällen der großen Haverei, weil in Art. 551 bestimmt worden sei, daß, um die große Haverei zu begründen, ein Schade gestiftet worden sein müsse, während bei der Strandung nicht sofort ein Schade gestiftet, sondern das Schiff nur einer neuen Gefahr, nämlich der Gefahr des Scheiterns ausgesetzt werde. Noch andere von den Herren Abgeordneten hoben hervor: Allerdings fehle es bei der Strandung an prinzipiellen Voraussetzungen der großen Haverei, denn bei dieser müsse der Zweck der Beschädigung dahin gehen, Schiff und Ladung zu retten, damit demnächst die Reise vollendet werden könne; der wesentliche Zweck der freiwilligen Strandung bestehe hingegen darin, ohne wahrscheinliche Aussicht auf Fortsetzung der Reise von dem Werth des Schiffs und der Ladung so viel als möglich dem Untergang zu entreißen; die Strandung sei nichts weiter als eine Bergungsmaßregel, die zur Rettung und Fortsetzung der Reise führen könne, aber in der Regel so wenig gegründete Aussicht hiezu biete, daß man nicht annehmen könne, sie werde zu diesem Zweck ergriffen.

Gegen diese Ausführungen wurde von anderen Herren Abgeordneten geltend gemacht: Die Ansicht, daß die freiwillige Strandung bei dem Vorhandensein der allgemeinen Voraussetzungen der großen Haverei auch als solche zu behandeln sei, werde theils aus theoretischen Gründen, theils aus Zweckmäßigkeitsrücksichten bekämpft. Erstere seien von zweifelhaftem Werthe und könnten eine gegentheilige Auffassung nicht rechtfertigen. Wenn das Schiff in drohender Gefahr schwebe unterzugehen oder genommen zu werden und alsdann auf den Strand gesetzt werde mit dem Erfolg, daß Schiff und Ladung gerettet würden, so seien alle Erfordernisse der großen Haverei vorhanden. Hiergegen werde zunächst angeführt, die Strandung sei die gefährlichste Maßregel, welche der Schiffer vornehmen könne, und führe fast eben so sicher zum Untergang des Schiffs als die Gefahr, welcher dasselbe durch die Strandung entrissen werden solle; es könne also nicht

davon die Rede sein, daß man die Strandung mit Recht ein auf Rettung von Schiff und Ladung berechnetes Opfer nenne. Allein abgesehen davon, daß bei diesem Einwand die Gefahren der Strandung im Allgemeinen übertrieben würden und viele Fälle vorkämen, in denen der Schiffer fast mit Gewißheit auf die Rettung von Schiff und Ladung durch die Strandung hoffen dürfe, lasse sich doch nicht verkennen, daß die Uebernahme einer wenn auch noch so großen Gefahr, bei der aber die Rettung möglich bleibe, immer noch dem sicheren Untergang vorzuziehen, und somit der daraus entspringende Schade allerdings als ein freiwilliges Opfer zum Zweck der Rettung zu betrachten sei. Sodann habe man geltend gemacht, der Schiffer strande niemals freiwillig, sondern immer nur, wenn die Strandung unvermeidlich sei. Hierin liege aber eine petitio principii. Die Unrichtigkeit dieser Behauptung ergebe sich übrigens, abgesehen von der Strandung wegen Gefahr der Nehmung durch den Feind oder durch Seeräuber, worüber auch der obige Antrag das Nöthige vorbehalten wissen wolle, sehr leicht durch die Hinweisung auf den Fall, wenn der Schiffer bei ganz ruhiger See, um dem Sinken des leckgewordenen Schiffs zu entgehen, letzteres auf den Strand setze. Ferner werde eingewandt, das Schiff sei häufig mehr werth als die Ladung, man würde also bei der Strandung das werthvollere Objekt opfern, um das minder werthvolle zu retten, und auch dies stehe mit dem Begriff der Haverei in Widerspruch. Aber auch hiegegen komme in Betracht, daß der Untergang des Schiffs keineswegs immer die nothwendige Folge der Strandung und bei Art. 556 Abs. 1 offenbar vorausgesetzt sei, der Schiffer habe die Strandung unter solchen Verhältnissen veranlaßt, unter welchen die Absicht, auch das Schiff zu retten, vernünftiger Weise denkbar gewesen, so wie daß, wenn die Strandung nicht vorgenommen würde, das werthvollere mit dem minder werthvollen Objekte sicher zu Grunde ginge. Wenn endlich hervorgehoben worden sei, die Strandung könne schon deshalb nicht als große Haverei angesehen werden, weil dem Schiff keine Beschädigung zugefügt, sondern dasselbe nur einer neuen Gefahr ausgesetzt werde, die Strandung auch nicht als ein Mittel, das Schiff und die Ladung für die Fortsetzung der Reise zu erhalten, sondern nur als eine Bergungsmaßregel erscheine, so könne gerade die Richtigkeit dieser Voraussetzungen für eine große Zahl von Fällen, wie aus dem Vorhergehenden erhelle, nicht zugegeben werden. Es stehe damit auch die Jahrhunderte hindurch herrschend gebliebene Ansicht in Widerspruch, daß die freiwillige Strandung nicht eine blose Bergungsmaßregel sei. Die Strandung biete sogar im Allgemeinen mehr Aussicht auf Rettung von Schiff und Ladung als der Seewurf. Soviel

leuchte daher ein, daß es Fälle freiwilliger Strandung gebe, bei welchen alle Bedingungen der großen Haverei sich vorfänden. Sollten dieselben gleichwohl, wie der Eingangs erwähnte Antrag in Vorschlag bringe, nicht zur großen Haverei gezählt werden, so mache man eine Ausnahme von der Rechtsregel, wozu nur die erheblichsten Zweckmäßigkeitsrücksichten berechtigen könnten. Die geltend gemachten praktischen Gründe erschienen nun aber keineswegs genügend. Zunächst hätten sich an vielen Seeplätzen und namentlich in den südlichen Häfen Deutschlands die über die vorliegende Frage vernommenen Sachverständigen einhellig für die Auffassung des Entwurfs erklärt, auch sei dieselbe den dortigen Assekuranzbedingungen zum Grunde gelegt, und habe sich hiebei mindestens nicht weniger praktisch bewährt, als die Auffassung der oben angeführten Bedingungen, wobei zu beachten, daß auch die Assekuradeure der südlichen Häfen bis in die weite Ferne auf einem ausgedehnten Gebiete ihre Geschäfte betrieben. Der Vorschlag führe sodann zu den größten Härten. Wenn alle Voraussetzungen der großen Haverei bei der Strandung vorhanden und klar erwiesen seien, was namentlich auch in Betreff der Freiwilligkeit des Opfers recht wohl möglich sei, z. B. wenn die Strandung erst nach Beendigung des Sturmes bei ganz ruhiger See beschlossen worden sei, weil das Schiff leck gewesen u. dgl., wenn durch dieselbe das Schiff und eine vielleicht sehr werthvolle Ladung gerettet sei, erscheine es höchst unbillig, dem Rheder allein die Tragung der durch die Strandung am Schiffe entstandenen Schäden aufzubürden. Die von der anderen Seite hervorgehobenen Bedenken seien ferner aus der Möglichkeit, daß das Gesetz mißbraucht werde, hergeleitet. Diese allerdings nicht abzuläugnende Möglichkeit sei aber nicht so erheblich, um eine Verletzung der Gerechtigkeit zu rechtfertigen. Sie würden auch nur dazu berechtigen, es mit der Beweisführung über die Freiwilligkeit der Strandung genauer zu nehmen und in dieser Beziehung Vorsorge zu treffen. Die Bestimmung des Entwurfs sei hauptsächlich auch nur für die Interessen der Assekuradeure mit erheblichen Gefahren verbunden. Diese könnten sich aber durch die Bedingung sichern, daß sie Havereischäden in Folge freiwilliger Strandung nicht zu vergüten brauchten. Eine solche, wenn auch unbequeme Maßregel sei doch einer prinzipiellen Ungerechtigkeit vorzuziehen. Den vorliegenden Antrag anzunehmen, müsse man um so mehr Bedenken tragen, als man dadurch mit allen anderen Gesetzgebungen und allen fremden Seerechten in Widerspruch gerathen würde, was, wie beim Beginn der vorigen Sitzung hervorgehoben worden, gerade bei der großen Haverei mehr als sonst bedenklich wäre. Daraus, daß in einigen Gesetzgebungen, und so

namentlich auch im neueren spanischen und französischen Rechte nicht ausdrücklich gesagt sei, die freiwillige Strandung sei ein Fall der großen Haverei, könne man nicht schließen, daß sie dadurch das Gegentheil festsetzen wollten, denn in allen diesen Gesetzgebungen sei eine allgemeine Bestimmung ähnlich der des Art. 551 enthalten, aus deren Anwendung sich auch ohne ausdrückliche Erwähnung des Falls im Gesetze ergebe, daß die freiwillige Strandung unter den sonstigen geeigneten Voraussetzungen als große Haverei erscheine. Das holländische, nordamerikanische und englische Recht ständen mit dem Entwurf gleichfalls in Einklang. In Nordamerika sei nie bezweifelt worden, daß freiwillige Strandung ein Fall der großen Haverei sein könne; streitig sei nur die im dritten Absatz des Art. 556 behandelte Frage gewesen, ob sie als große Haverei betrachtet werden könne, wenn das Schiff ganz verloren gehe, und selbst diese Frage sei nun von der Jurisprudenz im bejahenden Sinne entschieden. Aus dem von der anderen Seite angeführten Inhalt der englischen Dispachen könne auch nicht mit Recht darauf geschlossen werden, daß man in England die im vorliegenden Antrag vertretene, rechtliche Ansicht theile, sondern nur, daß in den betreffenden Fällen die englischen Dispacheure sich nicht davon überzeugt gehalten hätten, daß die Strandung wirklich eine freiwillige gewesen. Die englischen Juristen dagegen zählten die freiwillige Strandung zu den Fällen der großen Haverei.

Nach dem Schlusse der Debatte wurde, vorbehaltlich der Frage, ob etwas Besonderes für den Fall der Strandung wegen drohender Nehmung des Schiffs und der Ladung festzusetzen sei, zunächst darüber abgestimmt, ob ausgesprochen werden solle, daß, wenn ein Schiff in der Absicht, Schiff und Ladung aus einer Seegefahr zu retten, auf den Strand gesetzt werde, die durch die Strandung entstandenen Schäden in großer Haverei nicht zu vergüten seien, wenn auch alle Voraussetzungen einer großen Haverei vorhanden wären, und diese Frage mit 6 gegen 5 Stimmen verneint.

Bei der speziellen Diskussion der einzelnen Absätze des Art. 556, insbesondere bei Besprechung des Abs. 1 wurde hierauf wiederholt anerkannt, daß die Beschlußfassung darüber vorbehalten bleibe, ob auch der Fall, wenn das Schiff ohne alle Hoffnung auf seine Erhaltung auf den Strand gesetzt, also absichtlich ganz geopfert werde, um lediglich die Ladung zu retten, nach den Grundsätzen der großen Haverei zu beurtheilen sei, und auf stattgehabte Anregung von Seiten des Herrn Referenten erläuternd bemerkt, nach der Absicht des Entwurfs solle die freiwillige Strandung nur unter der Voraussetzung als große Haverei gelten, daß die allgemeinen in den Art. 551 und 552 erwähnten Vorbedingungen

der großen Haverei vorhanden seien, es solle somit in Art. 556 keineswegs ein Havereifall statuirt werden, der neben den in Art. 551 und 552 allgemein definirten Fällen hergehe.

Sodann wurde von einem Mitgliede der Antrag gestellt, den Zwischensatz: „um dem Untergang oder der Nehmung zu entgehen", zu streichen, weil sich schon aus der allgemeinen Bestimmung des Art. 551 ergebe, in welcher Absicht die Strandung veranlaßt worden sein müsse, um eine große Haverei zu begründen, in dem fraglichen Zwischensatz aber eine wesentliche und nicht gerechtfertigte Beschränkung des in Art. 551 statuirten Prinzips liegen würde.

Gegen diesen Vorschlag wurde jedoch bemerkt: Die Beschränkung, die in dem fraglichen Zwischensatze liege, sei beabsichtigt und unentbehrlich. Bei der Strandung werde sehr viel auf das Spiel gesetzt. Das Opfer, welches der Schiffer durch dieses große Risiko bringe, sei so bedeutend, daß man es nur in den dringendsten Fällen als zulässig bezeichnen könne.

Mit Rücksicht auf die eben geltend gemachte Erwägung beantragte ein anderes Mitglied, statt: „dem Untergange" zu setzen: „dem Sinken." Der Herr Antragsteller bezweckte hiedurch, im Gesetze nur diejenigen Fälle hervorzuheben, in welchen die Dringlichkeit der durch die Strandung abzuwendenden Gefahr außer Zweifel sei, damit die Meinung nicht auftauchen könne, als sei es mit den Voraussetzungen nicht so genau zu nehmen und als solle z. B. die freiwillige Strandung die Wirkungen der großen Haverei schon dann hervorrufen, wenn das Schiff einigermaßen im Sturm herumgetrieben u. dgl. Dagegen beabsichtigte derselbe keineswegs, mit dieser Fassung die Anwendbarkeit der Grundsätze über die große Haverei für alle anderen Fälle der freiwilligen Strandung auszuschließen, und hob vielmehr hervor: Die Aufzählung einzelner Havereifälle im Gesetze habe unbestritten nur die Bedeutung einer Exemplifikation. Daraus, daß einzelne Fälle erwähnt würden, andere unerwähnt blieben, würde man somit nicht folgern können, daß letztere niemals zur Havereivertheilung führen sollten; die Frage, auf welche nicht ausdrücklich genannte Fälle die Grundsätze über die große Haverei außerdem noch Anwendung fänden, werde vielmehr unter Anwendung der Art. 551 und 552 von dem Richter zu entscheiden sein.

Von einigen Herren Abgeordneten wurde aber eingewendet: Es sei nicht zweckmäßig, im Gesetze lediglich derjenigen Fälle zu erwähnen, die zu keinem Zweifel Veranlassung gäben, und die zweifelhafteren der Praxis zu überlassen. Ein solches Verfahren führe voraussichtlich zu einer schwankenden und ungleichartigen Rechtsanwendung. Außerdem sei zu

befürchten, daß die beantragte Fassung gegen die Intention des Herrn Antragstellers ausgelegt und zu einem argumentum e contrario Anlaß gäben, das hier sehr nahe liegen würde.

Auf den Antrag eines anderen Herrn Abgeordneten, Abs. 1 gänzlich zu streichen, somit freiwillige Strandung im Gesetze gar nicht als festen Begriff anzuerkennen, sondern der Entscheidung des einzelnen Falls zu überlassen, wann nach den Bestimmungen der Art. 551 und 552 bei absichtlicher Strandung ein Fall der großen Haverei vorliege, ward entgegnet, daß dieser Vorschlag bei der kontroversen Natur der in Abs. 1 behandelten Frage und, weil durch Streichung des ersten Absatzes zugleich die bereits oben erwähnte Beschränkung beseitigt würde, höchst bedenklich sei.

Der zuletzt erwähnte Antrag wurde hienach auch mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt; ebenso wurde der Vorschlag, statt: „dem Untergange" zu setzen: „dem Sinken" mit 7 gegen 4 Stimmen, und der Antrag auf Streichung des Zwischensatzes: „um dem Untergange oder der Nehmung zu entgehen" mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt, und Abs. 1 vorbehaltlich einer Revision seiner Redaktion angenommen.

Abs. 2 blieb im Wesentlichen ohne Beanstandung. Ein Antrag, statt: „Beschädigungen" „Schäden" zu setzen, ward mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt.

Zu Abs. 3 wurde beantragt, auszusprechen, daß, wenn das Schiff auch nicht abgebracht werde und aus der Strandung ein wirklicher Schiffbruch entstehe, gleichwohl Havereivertheilung stattfinde. Zur Unterstützung dieses Vorschlags wurde angeführt: Der Inhalt dieses Absatzes stehe zwar mit dem bei Berathung des Abs. 1 von Art. 552 gefaßten Beschlusse in Einklang und sei eine nothwendige Folge des letzteren. Bei Diskussion des Art. 552, dessen schließliche Festsetzung noch vertagt sei, habe man aber vorbehalten, bei der Berathung der einzelnen Fälle Ausnahmen zu statuiren, wo ein Bedürfniß hiefür vorhanden sei. Für eine solche Ausnahme scheine nun der vorliegende Fall einen genügenden Anlaß zu bieten. Denn der Inhalt des Abs. 3 sei zunächst mit den Anforderungen der Billigkeit nicht vereinbar, zumal unter Schiffbruch in der Regel schon die Innavigabilität des Schiffs verstanden werde und nicht allein der Fall, wenn das Schiff am Strande ganz vergehe und nur noch in einzelnen Stücken geborgen werden könne. Bei der freiwilligen Strandung sei unverkennbar die Absicht, die Ladung zu retten, überwiegend, wenn es auch zugleich auf Rettung des Schiffs abgesehen sei. In Folge der Anwendung des Abs. 3 könne es aber kommen, daß keine Havereivertheilung statthabe,

obschon der Zweck der Maßregel nahezu vollständig erreicht sei, wie z. B. wenn die Zertrümmerung des Schiffs erst eingetreten, nachdem die ganze Ladung in Sicherheit gebracht, oder wenn nebst der Ladung fast alle werthvollen Bestandtheile des festsitzenden Schiffs, kostbare Maschinen u. dgl. gerettet worden. Keine Gesetzgebung habe die Bestimmung des Absatzes 3 zur Geltung gebracht, kein Autor von Bedeutung dieselbe vertreten. Nur unter den amerikanischen Juristen sei die Sache streitig gewesen, aber, wie schon oben bemerkt worden, nach gründlicher Prüfung in neuerer Zeit von den tüchtigsten Juristen im Sinne der hier vertretenen Auffassung entschieden worden. Noch eine weitere praktische Erwägung spreche gegen den Inhalt des dritten Absatzes. In vielen Strandungsfällen ergebe sich nämlich, daß es unmöglich sei, die Rettungsmaßregeln im gleichen Maße im Interesse des Schiffs und der Ladung zu treffen, man müsse sich oft entscheiden, wem von beiden man größere Rücksicht zuwenden wolle, und je nach dem Ausfall dieser Entscheidung müßten Maßregeln getroffen werden, durch welche das Schiff weniger gefährdet werde, als die Ladung, oder umgekehrt. Wenn der Schiffer nun zu befürchten habe, daß die Rettung beider Gegenstände nicht gelinge, sondern das Schiff unrettbar verloren gehe, wenn nicht schleunig zu seinem Vortheile unter Aufopferung der Ladung verfahren würde, und daß er in Folge davon seines Anspruchs auf Ersatz des durch die Strandung entstandenen Schadens in großer Haverei verlustig werden könne, so würden voraussichtlich die Interessen der Ladungsinteressenten in Fällen der freiwilligen Strandung von Seiten des Schiffers weit weniger gewahrt, als wenn Abs. 3 abgelehnt würde. Eventuell müsse behauptet werden, daß die größere Gefahr für die Ladungsinteressenten nicht darin liege, daß sie beitragspflichtig würden, obwohl das Schiff nicht abgebracht und gerettet sei, sondern darin, daß sie zu den Schäden des Schiffs beitragen sollten, obschon nur sehr wenig von der Ladung gerettet worden. Es scheine deshalb angemessen und werde eventuell beantragt, an die Stelle des Abs. 3 die Bestimmung zu setzen, daß im Falle freiwilliger Strandung eine Havereivertheilung nicht stattfinde, wenn nicht die Ladung ganz oder doch zum größeren Theile gerettet sei. Es ward jedoch dieser eventuelle Antrag im Lauf der Debatte nicht weiter verfolgt.

Gegen diese Ausführungen wurde eingewendet: Die Motive des Entwurfs, die im Wesentlichen auf die Erwägung hinausliefen, daß im Falle des Abs. 3 eine große Haverei deshalb nicht angenommen werden könne, weil dann gerade dasjenige eintrete, was durch die Strandung habe vermieden werden sollen, möchten in Rücksicht auf die Fälle, wenn das Schiff

erst nach völliger Rettung der Ladung zerschelle, vielleicht nicht durchgreifend und zur Begründung des Abs. 3 nicht ausreichend sein; es sei aber ein jedenfalls völlig genügender Grund für denselben in dem zu Abs. 1 des Art. 552 gefaßten Beschlusse vorhanden, dessen konsequente Durchführung für den vorliegenden Fall aus praktischen Rücksichten dringend empfohlen werden müsse. Gerade der Inhalt des Abs. 3 enthalte diejenige Moderation, unter welcher allein Abs. 1 minder bedenklich erscheine, und sei das einzig mögliche Auskunftsmittel, um die Schiffer von gefährlichem Mißbrauch der freiwilligen Strandung abzuhalten. Abs. 3 sei eben deshalb auch bei der ersten Berathung des Entwurfs von den preußischen Sachverständigen in Vorschlag gebracht und darauf hin in den Entwurf aufgenommen worden; auch stehe er mit der Auffassung der älteren französischen Juristen, sowie mit der hamburgischen und älteren amerikanischen Praxis in Einklang.

Für beide eben dargelegte Meinungen wurde auch auf das römische Recht Bezug genommen und in der Diskussion die Richtigkeit der sich entgegenstehenden Ansichten über die einschlagenden Bestimmungen des römischen Rechts zu begründen und zu widerlegen versucht.

Auf die Bemerkung eines Herrn Abgeordneten, daß nicht deutlich genug aus der Fassung des Abs. 3 erhelle, welcher Augenblick der entscheidende sein solle, ob der Moment der Strandung, so daß es ein für alle Mal Haverei bliebe, wenn das Schiff nicht alsbald nach der Strandung gescheitert und für abbringbar erklärt worden sei, oder ob auch ein später eintretender Schiffbruch, nachdem man zuerst gegründete Hoffnung auf Rettung des Schiffs zu haben glaubte, die große Haverei zu beseitigen geeignet, die Frage also, ob die gerettete Ladung pflichtig sei, in großer Haverei beizutragen oder nicht, bis zur wirklichen Abbringung, oder bis die Unmöglichkeit derselben feststehe, schwebend sein solle, ward entgegnet, die letztere Auffassung sei die richtige, aber auch völlig unbedenklich, namentlich werde sie die fernere Disposition über die gerettete Ladung nicht in ungeeigneter Weise hemmen, weil die Entscheidung über die Frage der Abbringung nur höchst selten längere Zeit hindurch zweifelhaft sein könne.

Der Antrag, zu bestimmen, daß Havereivertheilung auch dann stattfinde, wenn das Schiff nicht abgebracht werde, wurde schließlich mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt und Abs. 3 angenommen.

Zu Abs. 4 wurde zunächst zur Erläuterung bemerkt, es sei auch hier vorausgesetzt, daß das Schiff gerettet und abgebracht werde, und daß die

Kosten und Beschädigungen nicht erst nach definitiver Löschung der Ladung entstanden seien, weil nach der definitiven Löschung der Waaren und der dadurch bedingten Aufhebung der zwischen Schiff und Ladung bestehenden Gemeinschaft die den einen Gegenstand treffenden Zufälle, den anderen nicht mehr angingen. Sodann wurde auf Anregung eines Mitglieds anerkannt, daß die Fassung des Eingangs nicht völlig sachgemäß sei, da sie einerseits nur von zufälligen Strandungen spreche, somit die aus einem Verschulden des Schiffers ꝛc. entstehenden Strandungen ausschließen würde, andererseits auch in so fern zu exklusiv erscheine, als sie die Bestimmung des Abs. 3 ausdrücklich auf die Abbringungskosten und die zum Zweck der Abbringung dem Schiff oder der Ladung zugefügten Beschädigungen beschränke; es wurde deshalb genehmigt, Abs. 4 etwa dahin zu fassen:

> „Ist das Schiff nicht in Folge freiwilligen Entschlusses seines „Führers gestrandet, so gehören nicht die hiedurch entstandenen „Schäden, wohl aber die auf die Abbringung verwendeten Kosten „und die zu diesem Zwecke dem Schiffe oder der Ladung absichtlich „zugefügten Beschädigungen zur großen Haverei."

Ein Mitglied schlug vor, weiter zu gehen, und statt: „wohl aber — — Haverei" zu setzen: „wohl aber die durch die Abbringung entstandenen Kosten und Schäden," da nicht abzusehen sei, weshalb nur die absichtlichen Beschädigungen und nicht auch die Folgen derselben und der Abbringung selbst in großer Haverei vergütet werden sollten.

Dieser Vorschlag fand jedoch mehrfach Widerspruch, namentlich wurde gegen ihn geltend gemacht: Der Antrag gehe zu weit, indem er auch zum Ersatze solcher Schäden führen würde, welche eigentlich eine Folge der Strandung selbst seien. Wenn z. B. das Schiff durch ein vorgespanntes Dampfboot über den Strand eine Strecke weit hinweggezogen werde und dadurch am Kiel Schaden nehme, werde man versucht sein, auch diesen Schaden als Folge der Abbringung als einer Maßregel zur Rettung aus der mit der Strandung verbundenen gemeinschaftlichen Gefahr zu bezeichnen, obwohl er in Wahrheit Folge der Strandung selbst, somit Folge des vom Rheder allein zu tragenden Unglücks sei. Wenn dieser Antrag angenommen würde, wäre der Schiffer bei der unfreiwilligen Strandung in besserer Lage in Ansehung seiner Ansprüche auf Entschädigung in großer Haverei, als bei der beabsichtigten Strandung. Auch scheine es nicht angemessen, die Frage, wie weit die Folgen einer Maßregel in großer Haverei zu vergüten seien, für den einzelnen hier vorliegenden Fall besonders zu entscheiden, da sie bei definitiver Feststellung des Art. 551

ohnehin in Betracht gezogen werden müsse, und die Bestimmung, welche hiebei angenommen werde, auch hier um so mehr Anwendung finden sollte, als bei dem hier in Rede stehenden Fall gewiß gar kein Grund zu exceptionellen Bestimmungen vorhanden sei.

Der zuletzt erwähnte Antrag wurde schließlich mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt.

CCCXIII. Sitzung.

Hamburg, am 24. März 1859.

In der heutigen, von dem Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule geleiteten Sitzung wurde zu

Art. 557

von einem Herrn Abgeordneten auszusprechen beantragt, daß die durch Prangen entstandenen Schäden niemals in großer Haverei zu vergüten seien, und zu Gunsten dieses Antrags von Seiten des Herrn Antragstellers sowie der ihm beitretenden Herren Abgeordneten Folgendes vorgebracht: Vor Allem müsse bestritten werden, daß in dem Prangen und dem dadurch etwa herbeigeführten Schaden am Schiffe ein freiwilliges Opfer abseiten des Verfrachters liege. Der Verfrachter sei kraft des Frachtvertrags verbunden, die Ladung auf seinem Schiffe mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln, und namentlich auch mit der erforderlichen, gleichviel ob größeren oder geringeren Anstrengung seines Fahrzeugs, nach dem Bestimmungsort zu befördern. Zu diesen Mitteln könne unter Umständen auch das Prangen gehören, worunter nur eine stärkere Anstrengung der Segel verstanden werde, um von einer gefahrdrohenden Nähe des Landes abzuhalten. Dergleichen komme mehr oder minder auf jeder längeren Reise vor; unmöglich könne aber eine jede mehr als gewöhnliche Anstrengung des Transportmittels als eine Leistung angesehen werden, für welche die beim Abschluß des Transportvertrags festgesetzte Vergütung nicht berechnet, zu welcher der Schiffer also an sich nicht verpflichtet sei. Ein Opfer könne man es so wenig nennen, daß vielmehr Schiff und Ladung einer neuen

Gefahr dadurch ausgesetzt würden, wenngleich in der Hoffnung, dadurch einer größeren zu entgehen. Demnach fehle es beim Prangen schon an prinzipiellen Voraussetzungen der großen Haverei. Von noch größerer Bedeutung aber als diese Bedenken seien die praktischen Nachtheile, die aus der Annahme des Art. 557 entstehen würden. Es sei gar keine Kontrole möglich, ob die Behauptungen des Schiffers richtig seien, wenn er nach seiner Ankunft in einem Hafen eine Verklarung belege und dabei erkläre, ein Schade an der Ladung, am Schiffskörper oder der Takelage sei durch absichtliches Prangen in einer gemeinschaftlichen Noth des Schiffs und der Ladung veranlaßt worden, ja es sei nicht einmal möglich zu prüfen, ob überhaupt wirklich geprangt worden sei. Der Schiffer, der größere Energie und ein gutes Schiff habe, werde das Aufsetzen einer gewissen Anzahl von Segeln noch unbedenklich als die ganz ordnungsmäßige Benutzung eines günstigen, der Reise förderlichen Wetters ansehen, während der andere mit einem schlechteren Schiffe schon behaupten werde, er habe geprangt, um einem schweren Sturm zu entkommen. Ein Schade, der dadurch veranlaßt sei, daß Segel und Tauwerk von Anfang an in schlechtem Zustand sich befanden, oder der als Folge der regelmäßigen Abnützung der Segel und Taue auf einer längeren Reise erscheine, könne sehr leicht, ohne daß eine Beanstandung dieser Behauptung Aussicht auf Erfolg habe, als die Wirkung eines absichtlich zur Rettung von Schiff und Ladung vorgenommenen Prangens ausgegeben und dadurch ein Schade, den allein der Rheder zu tragen verbunden sei, mit Unrecht wenigstens zum Theil auch den Ladungsbetheiligten aufgebürdet werden. Erfahrungsgemäß seien ähnliche Mißbräuche schon häufig vorgekommen, die allgemeine Anschauung des Verkehrslebens habe sich deshalb dahin entschieden, daß das Prangen des Schiffs nie zum Ersatz entstandener Schäden in großer Haverei berechtigen dürfe. Diese Auffassung habe namentlich ziemlich allgemein in den in neuerer Zeit verfaßten Assekuranzbedingungen, insbesondere in den Hamburger und Bremer Bedingungen, wie nicht minder in der englischen und amerikanischen Praxis Anerkennung gefunden. Die Vorschrift des Art. 557 würde aber auch mitunter zum Nachtheile des Rheders ausschlagen, obwohl sie eigentlich auf dessen Vortheil berechnet sei. Denn wenn der Schade, den die Ladung erleide, mehr betrage, als der vielleicht ziemlich geringfügige Schade, den das Schiff erlitten habe, so würde sich der Rheder bei Anwendung des Art. 557 leicht in einer schlimmeren Lage befinden, als wenn er die Folgen des Prangens allein hätte tragen müssen. Jedenfalls könne Art. 557 nicht genügen, falls man den ihm zum Grunde liegenden Gedanken genehmigen und somit

davon ausgehen wollte, daß schon jede mehr als gewöhnliche Anstrengung des Transportmittels als ein Opfer zu betrachten sei, das der Verfrachter auf seine Kosten nicht zu bringen brauche; man würde vielmehr ergänzend beifügen müssen, daß auch jeder durch Ueberheizen der Maschine auf einem Dampfschiffe entstehende Schade rc. rc. zur großen Haverei gehöre, würde auf diesem Wege aber zu Konsequenzen gelangen, für die sich kein Praktiker entscheiden könne. Aeußerstenfalls müsse Art. 557 wesentliche Beschränkungen erleiden und entweder ausgesprochen werden, daß der durch Prangen entstandene Schade nur dann in großer Haverei zu vergüten sei, wenn nachweisbar im Anblick der Küste geprangt worden, oder es müsse, wie von einem Herrn Abgeordneten eventuell beantragt wurde, Art. 557 auf die an der Ladung und dem Schiffskörper entstandenen Beschädigungen beschränkt und seine Anwendung auf die an Segel und Tauwerk entstandenen Schäden ausgeschlossen werden. Nur in dieser Weise dürfte die dringendste Gefahr des Mißbrauchs beseitigt erscheinen, denn durch Vorschriften über die Journalführung lasse sich eine genügende Kontrole des Schiffers nicht erreichen.

Für die Beibehaltung des Art. 557 wurde geltend gemacht: Das Prangen sei unter ungewöhnlichen Umständen unverkennbar eine außerordentliche Maßregel, und involvire eine Ueberanstrengung der Kräfte des Schiffs, während der Verfrachter für die vertragsmäßige Fracht dasselbe nicht weiter anzustrengen brauche, als es, ohne sofort einen erheblichen Schaden zu leiden, ertragen könne. Hierin sei also gewiß ein Opfer zu erblicken, welches der Schiffer zur Errettung aus einer drohenden gemeinschaftlichen Gefahr zu bringen sich zwar ebenso wenig entschlagen dürfe, als des Kappens, Seewurfs oder anderer Havereischäden, das er aber eben so wenig als die letzteren auf seine Rechnung zu nehmen brauche. Dem stehe nicht entgegen, daß der Schiffer fast auf jeder größeren Reise zu wiederholten Malen prange, und daß er dies mitunter blos zur Beschleunigung der Reise thue. Daß solche Fälle nicht hieher gehörten, ergebe sich genügend aus Art. 551, dessen Voraussetzungen natürlich auch hier zutreffen müßten. Daß es aber auch noch andere Motive des Prangens gebe, als die Rettung aus einer gemeinschaftlichen Gefahr und daß es schwierig sei, in jedem einzelnen Falle, wo das Vorhandensein einer großen Haverei behauptet werde, festzustellen, ob die erforderlichen Motive wirklich vorhanden gewesen, sei kein genügender Grund für die Beseitigung des Artikels, der schon als eine Konsequenz der zu Art. 556 gefaßten Beschlüsse nicht füglich beseitigt werden könne. Ebenso wenig stehe dem Art. 557 entgegen, daß beim Prangen nicht immer sogleich ein

direkter Schade absichtlich gestiftet, sondern nur eine neue Gefahr hervorgerufen werde; denn, abgesehen davon, daß es genug Fälle gebe, in denen der Schiffer im Voraus mit Sicherheit wisse, er werde Schaden vom Prangen haben, sei im Seerechte, und namentlich in der Lehre von der Haverei die Uebernahme einer neuen Gefahr, welche einen Schaden, wenn auch nicht nothwendig, doch höchst wahrscheinlich zur Folge habe, von jeher dem Stiften eines Schadens gleichgestellt worden. Für den Entwurf sprächen übrigens auch das ältere französische, das Hamburgische Recht und das allgemeine preuß. Landrecht, während die übrigen neuen Seerechte den Fall nur nicht hervorhöben; worin aber keineswegs liege, daß es unter keinen Umständen als große Haverei gelten solle, wie der vorliegende Antrag auszusprechen bezwecke. Was endlich die Bemerkungen in Betreff des Nachtheils angehe, der den Schiffer statt der beabsichtigten Begünstigung durch Beschädigungen an der Ladung, durch Ueberanstrengung der Maschine u. dgl. treffen könne, so sei es nur angemessen, wenn der Schiffer, welcher zur Rettung des Schiffes und der Ladung geprangt habe, wegen gleichzeitiger Beschädigung der Ladung Schaden statt Vortheil aus der Anwendung der Grundsätze über die große Haverei habe, und wenn auch die erwähnten Beschädigungen der Maschine u. dgl. unter Anwendung des Art. 551 in großer Haverei vergütet würden, weil in einem solchen Fall der beschädigte Theil der Ladung als in gemeinschaftlichem Interesse geopfert anzusehen und der Ladungsempfänger billiger Weise berechtigt sei, Ersatz vom Schiffer zu fordern.

Schließlich wurde mit 9 gegen 2 Stimmen entschieden, daß der durch Prangen entstandene Schaden niemals in großer Haverei zu ersetzen sei, dabei jedoch auf Anregung eines Herrn Abgeordneten anerkannt, daß hiemit dem Schiffer weder das Recht noch die Pflicht abgesprochen sein solle, beim Vorhandensein der geeigneten Voraussetzungen, selbst auf die Gefahr hin zu prangen, daß dadurch die dritten Personen zugehörige Ladung gefährdet werde.

Bei Berathung des

Art. 558

wurde zur Erläuterung bemerkt: Die Frage, was dann Rechtens sein solle, wenn das Einlaufen in den Nothhafen in Folge eines Verschuldens des Schiffers oder Rheders erforderlich geworden, weil z. B. das Schiff von Anfang an mangelhaft ausgerüstet gewesen sei, solle durch diesen Artikel nicht berührt werden, sondern einer späteren, besonderen Berathung vorbehalten bleiben. Ebenso beziehe sich der vorliegende Artikel auf diejenigen Fälle nicht, in denen der Schiffer nicht wegen einer drohenden unmittel-

baren Gefahr, sondern blos aus Zweckmäßigkeitsrücksichten und allgemeinen nautischen Erwägungen, z. B. wegen andauernder widriger Winde, einen Nothhafen aufsuche. Im Uebrigen müßten nach der Absicht des Entwurfs auch bei den in diesem Artikel behandelten Fällen, um eine große Haverei zu begründen, die allgemeinen Voraussetzungen derselben vorhanden sein, welche Art. 551 und 552 aufzähle und namentlich gelte dies auch von dem Satze: „oder zur nothwendigen Ausbesserung — — Nothhafen eingelaufen ist." Nur wenn die Ausbesserung eines erlittenen Schadens oder die Ergänzung der Schiffsmannschaft zur Abwendung einer dem Schiff und der Ladung zugleich drohenden Gefahr noch vor Erreichung des Bestimmungshafens nothwendig sei, wenn das Schiff also, ohne selbst gefährdet zu sein, und die Ladung zu gefährden, nicht in See bleiben könne, sollten nach der Absicht des Entwurfs die durch das Einlaufen in den Nothhafen veranlaßten Kosten ꝛc. in großer Haverei vertheilt werden, zu dieser Vertheilung also dann nicht führen, wenn das Schiff und die Ladung, der Beschädigung des Schiffs oder der Unvollständigkeit der Mannschaft unerachtet, ohne Gefahr in den Bestimmungshafen gebracht werden könnten, und der Schiffer gleichwohl in einen Nothhafen einlaufe. Die beiden letzten Alternativen des Abs. 1 seien jedoch deshalb in den Entwurf ausdrücklich aufgenommen worden, theils um das Prinzip anzudeuten, von welchem bei der Beurtheilung, ob eine gemeinschaftliche Gefahr vorliege, auszugehen sei, theils um die Kontroverse abzuschneiden, welche darüber bestehe, ob die Unterlassung der Ausbesserung des Schiffs auch dann, wenn der Schade als partikuläre Haverei erscheine, und ob die Unterlassung einer Ergänzung der Besatzung als eine gemeinschaftliche Gefahr des Schiffs und der Ladung betrachtet werden könne.

Hierauf wurde einstimmig und ohne Debatte genehmigt, daß es als ein Fall der großen Haverei betrachtet werden solle, wenn das Schiff zur Vermeidung einer dem Schiffe und der Ladung drohenden Gefahr in einen Nothhafen eingelaufen sei.

Bei Diskussion der Worte: „oder zur nothwendigen Ausbesserung eines erlittenen Schadens" ergab sich eine Differenz darüber, ob die Kosten des Einlaufens und des Aufenthalts in einem Nothhafen nur dann in großer Haverei zu vergüten seien, wenn die Beschädigung, um deren Reparatur es sich handle, selbst als große Haverei erscheine, oder nach der eben dargelegten Absicht des Entwurfs auch dann, wenn es sich um Ausbesserung einer als partikuläre Haverei des Schiffs erscheinenden Beschädigung handle. Mehrere von den Herren Abgeordneten sprachen sich für die erste Alternative aus und führten hiefür an: Wenn der Schiffer wegen

einer großen Haverei in einen Nothhafen einzulaufen sich gezwungen sehe, sei die Vertheilung der Kosten des Einlaufens, des Aufenthalts in diesem Hafen ꝛc. ꝛc. gerechtfertigt, weil das Einlaufen in denselben u. dgl. als eine unmittelbare Folge der großen Haverei erscheine, somit wie diese selbst beurtheilt werden müsse. Wenn das Einlaufen in den Nothhafen aber durch eine partikuläre Haverei des Schiffs veranlaßt werde, fehle es an den nöthigen Voraussetzungen einer großen Haverei, und namentlich sei keine gemeinschaftliche Gefahr vorhanden, welcher Schiff und Ladung durch das Einlaufen in den Nothhafen entgehen sollten. Wenn das Schiff so beschädigt sei, daß es in diesem Zustande nicht füglich die Reise in den Bestimmungshafen zu vollenden vermöge, so erscheine es als eine unbestreitbare Verpflichtung des Schiffers, dasselbe durch Reparatur zur Fortsetzung der Reise wieder tüchtig zu machen, ebenso wie er dasselbe von Anfang an in guten Stand zum Antritt der Reise zu stellen verbunden gewesen. Es lasse sich nun gewiß nicht behaupten, daß es eine Schiff und Ladung gemeinschaftlich treffende Gefahr sei, zu deren Beseitigung Schiff und Ladung beitragen müßten, wenn der Schiffer in einem solchen Falle, statt in einen Hafen einzulaufen und seiner Verpflichtung rücksichtsichtlich der Wiederherstellung des Schiffs zu genügen, also unter offenbarer Verletzung seiner vertragsmäßigen Obliegenheiten, in See bleiben und die Reise selbst auf die Gefahr hin fortsetzen wollte, daß Schiff und Ladung zu Grunde gingen. Die Nothwendigkeit des Einlaufens in den Nothhafen und eines längeren Aufenthalts daselbst, welche durch eine partikuläre Haverei des Schiffs veranlaßt seien, erschienen unzweifelhaft als Zufall, der zunächst das Schiff allein, und soweit die Ladung betroffen sei, diese allein angehe, dessen Folgen also auch jedes für sich zu tragen habe. Namentlich seien die Bestimmungen des Abs. 2 für den Fall der Reparatur einer partikulären Haverei nicht gerechtfertigt. Es sei z. B. nicht abzusehen, weshalb der Schiffer, der die Reparaturkosten selbst tragen müsse, die Nebenkosten, ohne deren Aufwendung die Reparatur gar nicht möglich wäre, wie z. B. die Kosten des Einlaufens, die Hafenkosten u. dgl., nicht allein sollte tragen müssen.

Gegen diese Ausführungen wurde von anderen Seiten eingewendet: Bei der Entscheidung, ob eine gemeinschaftliche Gefahr vorliege, müsse der Fall der unaufgehaltenen Fortsetzung der Reise unterstellt und geprüft werden, ob diese Fortsetzung ohne Schiff und Ladung dem Untergange auszusetzen möglich sei. Es stehe keineswegs unbestreitbar und für alle Fälle fest, daß der Schiffer, wenn sein Schiff eine partikuläre Haverei erlitten habe, und möglicher Weise Schiff und Ladung bei Fortsetzung der

Reise gefährdet sein könnte, verpflichtet erscheine, in einen Nothhafen einzulaufen und dort zu repariren, daß er sich also immer eines Vertragsbruchs schuldig machen würde, wenn er dieser Gefahr unerachtet in See bliebe. Aber abgesehen davon, ob der Fall der Reparatur einer partikulären Haverei prinzipiell hieher gehöre oder nicht, sei die Annahme des Entwurfs aus praktischen Erwägungen nicht zu umgehen. Denn mit der Auffassung des Entwurfs, wonach der Fall des Einlaufens in den Nothhafen wegen der Reparatur einer partikulären Haverei, abgesehen von den eigentlichen Reparaturkosten, dem einer großen Haverei gleichgeachtet werde, ständen auch alle anderen Gesetzgebungen in Einklang; sodann komme in Betracht, daß die Frachten im Allgemeinen keineswegs hoch genug seien, um daraus die hier in Rede stehenden Kosten 2c. bestreiten zu können, daß demnach die Frachten zum Nachtheile des Handels im Allgemeinen erhöht werden müßten, wenn der Rheder das Risiko dieser Kosten ein für alle Mal übernehmen solle; endlich, daß die Unterscheidung zwischen den beiden mehrerwähnten Ursachen des Einlaufens in den Nothhafen praktisch nicht durchführbar sei. Nur höchst selten würde eine große Haverei vorhanden sein, ohne daß das Schiff zugleich partikuläre Haverei erlitten habe, und eben so selten werde es gelingen, zu entscheiden, welche Haverei eigentlich der Anlaß zum Aufsuchen eines Nothhafens gewesen.

Bei der Abstimmung wurde mit 7 gegen 4 Stimmen entschieden, daß ein Fall der großen Haverei vorhanden sei, wenn das Schiff behufs Vermeidung einer gemeinschaftlichen Gefahr zur nothwendigen Ausbesserung eines erlittenen Schadens in einen Nothhafen einlaufe, gleichviel, ob der zu reparirende Schaden selbst als große oder partikuläre Haverei erscheine. Dabei wurde jedoch statt: „oder zur nothwendigen Ausbesserung 2c." „insbesondere zur nothwendigen Ausbesserung" zu setzen beschlossen, um auszudrücken, daß der Fall des Einlaufens wegen nothwendiger Reparatur nur ein Beispiel für die vorausgehende allgemeine Bestimmung, also gleichfalls an das Vorhandensein einer gemeinschaftlichen Gefahr u. dgl. gebunden sei.

Hierauf wurde die Streichung der Worte: „oder zur Ergänzung der Schiffsmannschaft" beantragt, da einerseits hiebei kein großes Interesse in Frage stehe, indem es sich in der Regel nur um einen Aufenthalt von wenigen Tagen, also um geringe Kosten handle, andererseits die Vertheilung dieser Kosten in großer Haverei ganz ungebräuchlich sei, und endlich die Bestimmung des Entwurfs nicht genügen, sondern einer großen Menge von Ergänzungen bedürfen würde, wenn sie überhaupt angenommen werden sollte. Der Herr Antragsteller bemerkte nämlich: Was von Er-

gänzung fehlender Mannschaft gelten solle, müsse bei der Gleichheit der Gründe auch dann gelten, wenn der Proviant oder das Feurungsmaterial auf Dampfschiffen ausgehe u. dgl. Für die Erwähnung des zuletzt genannten Falls im Gesetze würde noch ein weit größeres Interesse vorhanden sein, als für die Erwähnung des Falls einer Ergänzung der Mannschaft, weil der Mangel an Kohlen ꝛc. unter Umständen viel größere Kosten veranlassen könne, als der Mangel der Mannschaft, wenn z. B. in dem betreffenden Nothhafen kein Vorrath von Kohlen zu finden sei.

Andere Mitglieder schlossen sich dem Antrag auf Streichung nur deshalb an, weil sie dafür hielten, daß sich die Anwendbarkeit der Grundsätze von der großen Haverei auf den vorliegenden weder gewöhnlichen noch besonders wichtigen Fall aus den allgemeinen Bestimmungen des Art. 551 und dem zuletzt gefaßten Beschluß mit Rücksicht auf das daraus erkennbare Prinzip von selbst ergeben würde.

Schließlich wurde mit 9 gegen 2 Stimmen die Streichung der Worte: „oder zur Ergänzung der Schiffsmannschaft" genehmigt.

Bei Diskussion des Abs. 2 wurde einstimmig beschlossen, daß in den Fällen des Abs. 1 die Kosten des Einlaufens in den Nothhafen in großer Haverei zu vertheilen seien.

In Betreff der Kosten des Aufenthalts und des Auslaufens wurde von einem Herrn Abgeordneten beantragt, auszusprechen, daß sie dann, wenn das Einlaufen des Schiffs durch eine partikuläre Haverei veranlaßt worden, nicht in großer Haverei zu vertheilen seien, weil die Gefahr, aus welcher in diesem Falle Schiff und Ladung durch das Aufsuchen eines Nothhafens gerettet werden sollten, nämlich der längere Aufenthalt in See, mit dem Augenblicke des Einlaufens in den Hafen ihr Ende finde.

Es wurde jedoch eingewendet: Der Aufenthalt im Nothhafen und das Auslaufen aus demselben seien, vorausgesetzt, daß nicht die ganze Reise im Nothhafen ende, Folgen des Einlaufens und als solche allerdings auch Konsequenzen der in dem Aufsuchen des Nothhafens liegenden großen Haverei. Allein abgesehen davon, so sei aus anderen Gründen die beantragte Unterscheidung nicht zu empfehlen; es sei z. B. nicht abzusehen, weshalb, wie dies allerdings in England üblich sei, zwar die Kosten für den Lootsen oder das Bugsirschiff, wenn sie das Schiff in den Hafen brächten, in großer Haverei vergütet werden sollten, aber dann nicht, wenn sie dasselbe herausbrächten. Auch sei zu befürchten, daß die Schiffer, wenn sie die in Rede stehenden Kosten allein tragen

müßten, weit öfter als dies der Sicherheit der Ladung zuträglich sei, zur Fortsetzung der Reise sich entschließen und die sofortige Vornahme der Reparatur in einem Nothhafen unterlassen würden.

Bei der Abstimmung wurde der eben besprochene Antrag mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt und der Entwurf angenommen, jedoch bemerkt, daß es sich hier nur um die Kosten für den Aufenthalt des Schiffs, als Hafenkosten ꝛc. ꝛc. und nicht um die für den Aufenthalt der Mannschaft und der Ladung erwachsenden Kosten handle.

Rücksichtlich der Heuer und Beköstigung der Mannschaft wurde von einem Herrn Abgeordneten auszusprechen beantragt, daß die hiefür erwachsenden Kosten in großer Haverei nicht zu vertheilen seien, da die allgemeine Anschauung des Verkehrs namentlich in England und Amerika dahin gehe, daß diese Auslagen weder gegenüber den Interessenten von Schiff und Ladung, noch gegenüber den Assekuradeuren zur großen Haverei gehörten, man sonach mit dem Rechte der anderen Nationen in Konflikt gerathen würde, wenn man den Entwurf annehmen wollte, was um so bedenklicher sei, als viele Versicherungen für Schiffe und Ladungen, welche rücksichtlich ihrer Havereien ꝛc. nach deutschem Seerechte zu beurtheilen seien, in England abgeschlossen würden, ein Interessent von Schiff und Ladung somit sehr leicht zu Havereibeiträgen für Heuer und Beköstigung der Mannschaft angehalten werden könne, während er vom Assekuradeur keine Vergütung hiefür erlangen werde.

Gegen diesen Antrag wurde eingewendet: Es fehle auch nicht an solchen Gesetzgebungen, nach welchen die Heuer und Verköstigung der Mannschaft während des Aufenthalts im Nothhafen in großer Haverei vergütet würden. Dahin gehöre, abgesehen von den zur Zeit in Deutschland geltenden Rechten, namentlich das holländische. Auch der östr. Entwurf habe sich dieser Auffassung angeschlossen, während das französische und zum Theil auch das spanische Recht derselben Ansicht wenigstens in denjenigen Fällen beipflichte, in denen es sich um Reparatur einer als große Haverei erscheinenden Beschädigung handle. Mit anderen Legislationen werde demnach das deutsche Seerecht unter allen Umständen in Konflikt gerathen. Die Bestimmung des Entwurfs über Heuer und Verköstigung der Mannschaft erscheine überdies als Konsequenz des Beschlusses über die Kosten für den Aufenthalt des Schiffs, und sei endlich auch deshalb unabweisbar, weil, wie schon oben bemerkt, die Frachten im Allgemeinen nicht hoch genug seien, um dem Rheder die Zahlung dieser Auslagen allein zumuthen zu können.

Ein anderer Herr Abgeordneter schlug vor, eventuell den Entwurf nur insoweit anzunehmen, als er mit dem französischen Recht in Einklang stehe, denselben somit auf den Fall zu beschränken, daß es sich um Reparatur einer zur großen Haverei gehörenden Beschädigung handle. Gegen diesen Vorschlag wurden indeß die oben bei Abs. 1 wegen einer solchen Unterscheidung geltend gemachten Gründe wiederholt angeführt, und sodann der Antrag, auszusprechen, daß Heuer und Verköstigung der Mannschaft nicht in großer Haverei zu vertheilen seien, mit 8 gegen 3 Stimmen, der Antrag, den Entwurf auf den Fall der Reparatur eines zur großen Haverei gehörenden Schadens zu beschränken, mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt und der Entwurf angenommen.

Ein Mitglied fügte hinzu, die Redaktion der betreffenden Bestimmung werde dahin zu fassen sein, daß Heuer und Verköstigung in großer Haverei nur insoweit zu vergüten seien, als sie gegenüber den Auslagen, welche der Rheder bei ordnungsmäßigem Verlauf der Reise gehabt hätte, als Mehrauslage erschienen, da man gewiß nicht zugeben wolle, daß diese Auslagen dem Rheder selbst dann zu vergüten seien, wenn der Befrachter Zeitfracht zu zahlen sich verpflichtet habe, und ein Fall vorliege, in welchem diese auch während des Aufenthalts im Nothhafen fortentrichtet werden müsse, wenn der Rheder also auch für die Zeit des Aufenthalts im Nothhafen diejenigen Leistungen fortbeziehe, aus denen er Heuer und Verköstigung zu bestreiten habe, oder wenn die Mannschaft gegen eine Aversionalsumme für die Reise geheuert sei u. dgl. Es wurde jedoch hiegegen geltend gemacht: Darüber, daß sich der Rheder durch Ersatz von Auslagen für Heuer und Verköstigung der Mannschaft nicht bereichern dürfe, könne begreiflich kein Zweifel obwalten. Dessenungeachtet werde es nicht möglich ein, jetzt schon über den eben berührten Fassungsvorschlag zu beschließen, weil zuvor entschieden werden müsse, womit die Havereibetheiligten beitragspflichtig seien. Mit der Bestimmung, daß der Rheder die Heuer und Verpflegungskosten nicht erhalten solle, wenn die Zeitfracht fortlaufe, sei die Sache nicht abgethan, es müsse vielmehr auch entschieden werden, was bezüglich der Zeitfracht in Ansehung ihrer Beitragspflicht oder ihrer Vergütung in großer Haverei Rechtens sein solle: ob sie dem Rheder fortzuentrichten sei und beitragspflichtig sein, somit als ein Opfer, das der Befrachter zu bringen habe, beziehungsweise als eine nothwendige Folge der großen Haverei betrachtet werden solle, die den Befrachter treffe, und von diesem als Havereischaden zu liquidiren sei, oder ob der Lauf der Zeitfracht zu sistiren und als ein dem Verfrachter zur Last fallendes Opfer diesem zu vergüten und von der Beitragspflicht freizulassen sei u. dgl.

Da nun die jetzige Fassung des Entwurfs für die regelmäßigen Fälle, in denen die Fracht ein für alle Mal für die ganze Ladung oder für die einzelnen Bestandtheile derselben festgesetzt sei, ausreiche, scheine es angemessen, dieselbe vorläufig beizubehalten und den Fall der Zeitfracht besonderer Erwägung nach Feststellung der Beitragspflicht vorzubehalten. Diesem Vorschlag trat schließlich die Versammlung bei.

In Ansehung der Kosten des Auflegens und Anbordbringens wurde bemerkt: Der Ausdruck: „Auflegen" sei statt des Ausdrucks: „der Löschung" gewählt worden, theils um zu bezeichnen, daß hieher auch die Kosten für den Transport der Ladung vom Schiff an das Lager gehörten, theils um die irrige Meinung nicht zu erregen, die ziemlich verbreitet sei, und schon zu vielfachen Mißbräuchen Veranlassung gegeben habe, als ob nämlich die Mannschaft auch im Nothhafen nicht verpflichtet sei, zur Löschung der Ladung zu helfen. Da man indeß befürchtete, der Ausdruck: „Auflegen" möchte nicht allgemein richtig verstanden werden, wurde auf den Vorschlag eines Herrn Abgeordneten unter allgemeiner Anerkennung der Verpflichtung der Mannschaft, zur Löschung im Nothhafen soviel, als in ihren Kräften stehe, beizutragen, mit 10 gegen 1 Stimme: „die Kosten des Von- und Anbordbringens" zu setzen beschlossen.

Sodann wurde in Konsequenz des in Betreff der Aufenthaltskosten des Schiffs gefaßten Beschlusses mit 9 gegen 2 Stimmen entschieden, daß auch die Kosten der Aufbewahrung der Ladung in großer Haverei zu vertheilen seien; dagegen mit 10 gegen 1 Stimme, welche letztere auch hier die Konsequenz der früheren Beschlüsse für maßgebend hielt, der Beschluß gefaßt, die Worte: „ingleichen alle Beschädigungen, welche der Ladung hiebei zugestoßen sind" zu streichen, da kein Seerecht soweit gegangen sei, auch kein innerer, ursachlicher Zusammenhang zwischen solchen Beschädigungen, wie z. B. dem Aufbrennen der Ladung auf dem Lager und dem Aufenthalt im Nothhafen vorhanden zu sein scheine. Denn zur Begründung eines solchen Zusammenhangs genüge es gewiß nicht, wenn sich dafür kein anderer Grund anführen lasse, als daß die Beschädigung vielleicht nicht stattgehabt haben würde, wäre die Ladung nicht in den Nothhafen gebracht worden. Auch würde eine solche Bestimmung, wollte man sie beibehalten, jedenfalls auf das Schiff auszudehnen sein.

Hierauf brachte ein Mitglied vor: In Art. 558 sei der im Nothhafen erwachsenden Reparaturkosten keine Erwähnung geschehen. Es könne nun allerdings nicht füglich davon die Rede sein, nach dem Beispiel mehrerer

anderer Gesetzgebungen, so namentlich des schwedischen und dänischen Rechts, zu bestimmen, daß die im Nothhafen erwachsenden Reparaturkosten, selbst wenn die Beschädigung an und für sich als partikuläre Haverei erscheine, immer in großer Haverei zu vertheilen seien. Selbst die von gewichtigen Autoritäten vertheidigte und in England befolgte Ansicht erscheine bedenklich, daß diese Vertheilung dann eintreten solle, wenn die im Nothhafen vorzunehmende Reparatur nicht von bleibendem Werthe für den Rheder, sondern nur dazu geeignet sei, die Vollendung der Reise zu ermöglichen, so daß die definitive Reparatur erst nachträglich vorgenommen werden müsse. Sodann ergebe sich allerdings schon aus Art. 553 von selbst, daß die Kosten der Reparatur einer großen Haverei auch als solche zu vertheilen seien. Aber gleichwohl scheine es nicht unzweckmäßig zu sein, daß der zuletzt erwähnten Kosten in Art. 558 ausdrückliche Erwähnung geschehe, und werde deshalb beantragt, den Artikel in diesem Sinne zu ergänzen. Es müsse nämlich jeder Zweifel darüber beseitigt werden, daß diese Reparaturkosten in ihrem effektiven Belaufe in großer Haverei zu vergüten seien, wenn dieselben auch im Nothhafen weit mehr betragen haben sollten, als dieselbe Reparatur im Bestimmungs- oder Heimathshafen gekostet hätte.

Diesem Vorschlag wurde nach kurzer Diskussion mit allen Stimmen stattzugeben beschlossen.

Sodann wurde von einem Herrn Abgeordneten beantragt, auf

Art. 555

Abs. 2 zurückzugehen, und zu beschließen, daß daselbst auch der außerordentlichen Leichterfrachten Erwähnung zu thun sei, da diese ebensowohl zur großen Haverei gehörten, als die übrigen Kosten der Erleichterung des Schiffs. Diesem Vorschlag wurde mit Stimmeneinhelligkeit stattzugeben beschlossen.

CCCXIV. Sitzung.

Hamburg, am 26. März 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde in heutiger Sitzung in der Berathung des

Art. 558

des preuß. Entwurfs fortgefahren und hiebei von einem Herrn Abgeordneten vorgetragen: Nach den Beschlüssen der Versammlung zu den Titeln vom Schiffer und von der Schiffsmannschaft sei unter der letzteren zwar die gesammte Besatzung des Schiffs einschließlich der Schiffsoffiziere, aber ausschließlich des Kapitains zu verstehen. Wenn dessenungeachtet die jetzige Fassung des Art. 558 beibehalten werde, so würden nur die Kosten für Heuer und Verpflegung der Mannschaft in diesem engeren Sinne, nicht aber die Auslagen für Gage und Verpflegung des Kapitains während seines Aufenthalts im Nothhafen in großer Haverei vergütet werden. Da nun die Ansicht, daß die Gage des Kapitains und die Auslagen für seine Verpflegung im Nothhafen nicht zur großen Haverei gehörten, zwar nicht unbestritten, aber doch vielfach verbreitet sei, und auch die Erwägung für sich habe, daß die Anstellung des Schiffers in der Regel eine dauernde sei und nicht, wie die Aufnahme der übrigen Mannschaft, mit der konkreten Reise in einem besonderen Zusammenhang stehe, so werde beantragt, dieser Auffassung beizutreten und zur Beseitigung jedes Mißverständnisses zu beschließen, daß es bei der Fassung des Entwurfs zu belassen sei.

Von anderen Seiten wurde dagegen beantragt, in Art. 558 neben der Schiffsmannschaft des Kapitains ausdrücklich Erwähnung zu thun, weil es ganz allgemein üblich sei, in den Fällen des Art. 558 auch die Auslagen für Gage und Verpflegung des Kapitains im Nothhafen in der Havereirechnung aufzunehmen. Diesem letzteren Vorschlage trat die Versammlung nach kurzer Diskussion mit 9 gegen 2 Stimmen bei.

Ein Mitglied regte hierauf die Frage an, was rücksichtlich der Kosten des Aufenthalts von Schiff, Mannschaft und Ladung im Nothhafen Rechtens sein solle, wenn das Schiff nach Aufhebung des Grundes, der sein Einlaufen in den Nothhafen und einen gewissen Aufenthalt daselbst erfor-

derlich machte, also nach Vollendung der Reparatur, nach Beseitigung der Kriegsgefahr u. dgl., aus einem anderen, neu hinzugekommenen Grunde am Wiederantritt der Reise gehindert und den Aufenthalt im Nothhafen zu verlängern gezwungen sei. Es wurde hiezu bemerkt: Wenn nach Aufhebung des Grundes, der das Einlaufen in den Nothhafen veranlaßte, ein neuer Grund, wie z. B. Eis, lang andauernde widrige Winde ꝛc., hinzukomme, der einen längeren Aufenthalt des Schiffs im Nothhafen erforderlich mache, so sei es ganz ungebräuchlich, auch die Kosten dieses Aufenthalts in großer Haverei zu vergüten. Vielmehr würden die Kosten des Aufenthalts im Nothhafen niemals für längere Zeit in die Havereirechnung aufgenommen, als für die Zeit vom Tage der Verklarung bis zum Tage der Aufhebung des Havereigrundes, der Vollendung der Reparatur u. dgl. Eine andere Auffassung würde auch unverkennbar zu weit führen; konsequent müßte man auch die Zinsen des von der Ladung repräsentirten Kapitals den Ladungsinteressenten vergüten u. s. w. Solche neu hinzutretende Gründe eines verlängerten Aufenthalts im Nothhafen seien ebensowenig als eine unmittelbare Folge des Havereigrundes anzusehen, als die in voriger Sitzung besprochenen Beschädigungen der Ladung. Es fehle hier unverkennbar an dem erforderlichen Kausalzusammenhang, und werde deshalb anheimgegeben, die Bestimmungen des Abs. 2 dahin zu beschränken, daß sie nur für die Zeit bis zur Aufhebung des Havereigrundes anwendbar seien.

Von anderen Mitgliedern wurde hiegegen geltend gemacht: Auch ein solcher verlängerter Aufenthalt im Nothhafen sei als unmittelbare Folge des Havereigrundes anzusehen, weil das Schiff auch zu diesem Aufenthalt gar nicht genöthigt gewesen sein würde, wenn der Havereigrund entweder gar nicht eingetreten oder vor Eintritt des neuen hindernden Ereignisses gehoben worden wäre. Es sei demzufolge angemessen, es bei der Fassung des Entwurfs zu belassen, zumal eine Auseinandersetzung der Kosten des Aufenthalts für die eine und für die andere Zeit zu den größten Verwickelungen führen würde, weshalb der Vorschlag die erheblichsten praktischen Bedenken gegen sich habe.

Schließlich wurde mit 6 gegen 5 Stimmen entschieden, daß die Bestimmungen des Abs. 2 von Art. 558 nur für den Aufenthalt von Schiff, Mannschaft und Ladung im Nothhafen bis zur Aufhebung des Havereigrundes anwendbar sein sollten.

Eine Differenz ergab sich ferner noch darüber, in welchen Fällen die Kosten des Von- und Anbordbringens und der Aufbewahrung der Ladung in großer Haverei zu vergüten seien. Von einigen Seiten wurde bemerkt:

Nach der jetzigen Fassung des Entwurfs und den Motiven zu demselben sollten die Kosten der Löschung, Aufbewahrung und Wiedereinnahme der Ladung nur dann in großer Haverei vergütet werden, wenn diese Maßregeln durch die Reparatur des Schiffs bedingt seien und letztere außerdem gar nicht vorgenommen werden könne. Die Absicht dieser Fassung sei hauptsächlich dahin gerichtet, auszuschließen, daß auch die Kosten einer blos im Interesse der Ladung, z. B. wegen ihrer besonderen Beschaffenheit u. dgl. vorgenommenen Löschung in die Havereirechnung aufgenommen würden. Die Fassung des Entwurfs sei indeß unverkennbar zu eng, indem sie nicht blos die Kosten einer solchen, im einseitigen Interesse der Ladung nöthig gewordenen, sondern auch aus anderen Gründen, wenn auch in gemeinschaftlichem Interesse von Schiff und Ladung (z. B. wegen der nöthigen Ventilation) vorgenommenen Löschung von der Havereirechnung ausschließe. Es werde deshalb beantragt, statt: „wenn solche — — hat bleiben können" zu setzen: „wenn die Löschung in gemeinschaftlichem Interesse von Schiff und Ladung erforderlich war."

Andere von den Herren Abgeordneten waren der Ansicht, daß man die eben besprochene Beschränkung gänzlich fallen lassen sollte, indem sie hervorhoben: Vor Allem müsse man in Zweifel ziehen, daß die Absicht des preuß. Entwurfs in der oben erwähnten Auslegung richtig erfaßt worden sei, weil nach demselben die Löschungskosten in großer Haverei zu berechnen seien, nicht wenn die Ladung wegen der Reparatur des Schiffs, sondern wenn sie während der Reparatur, gleichviel aus welchem Grunde, nicht an Bord bleiben konnte. Allein abgesehen davon, scheine sich aus gewichtigen Gründen die Beseitigung jeder Unterscheidung zwischen den verschiedenen Veranlassungen der Löschung zu empfehlen. Denn einmal würden solche Distinktionen zu einer Menge von Prozessen darüber führen, ob lediglich die besondere Beschaffenheit der Waare oder was sonst die Ursache der Löschung gewesen sei, sodann spreche auch die Billigkeit dafür, die Kosten der Löschung, Aufbewahrung und Wiedereinladung ohne Unterscheidung in die große Haverei aufzunehmen. Denn selbst wenn eine Ladung von gewöhnlicher Beschaffenheit während des Aufenthalts im Nothhafen recht wohl an Bord hätte bleiben können, und nur die ganz besondere Beschaffenheit der Ladung deren Löschung erforderlich mache, sei doch immerhin das Einlaufen in den Hafen und der längere Aufenthalt daselbst die Ursache dieser Maßregel, sie sei somit immerhin auch eine Folge des Havereigrundes. Hätte der Aufenthalt im Nothhafen nicht so lang gedauert, so würde auch eine solche Waare, wenn sie überhaupt zur See transportabel sei, die Löschung nicht bedurft haben, sondern inzwischen

vielleicht wohlbehalten an den Bestimmungsort gelangt sein u. dgl. Der Ansatz der Kosten für eine solche Löschung in großer Haverei scheine sich um so mehr zu rechtfertigen, nachdem der Rheder, bei Feststellung des Abs. 2, durch Ausdehnung der Grundsätze der großen Haverei auf manche Schäden, die an sich eigentlich nur als Folgen der partikulären Haverei des Schiffs betrachtet werden müßten, nicht unerheblich begünstigt worden sei. Es werde deshalb beantragt, die Worte: „während der Ausbesserung" zu streichen, verstehe sich jedoch von selbst, daß der soeben über einen verlängerten Aufenthalt des Schiffs in Folge eines neu hinzutretenden Grundes gefaßte Beschluß auch auf die Kosten für die Aufbewahrung der Ladung Anwendung leiden müsse.

Noch andere Mitglieder waren der Meinung, daß zwar die beantragte Beschränkung auf die Kosten der in gemeinschaftlichem Interesse von Schiff und Ladung vorgenommenen Löschung zu weit gehe, daß aber auch die Streichung der Worte: „während der Ausbesserung" nach einer anderen Richtung hin zu weit führen würde, und hoben hervor: Die Beschränkung auf die Kosten der in gemeinschaftlichem Interesse von Schiff und Ladung vorgenommenen Löschung sei nicht gerechtfertigt, weil dadurch sogar die Auslagen für diejenige Löschung von der großen Haverei ausgeschlossen würden, welche zwar nunmehr allein im Interesse der Ladung erforderlich, aber doch eine nothwendige und direkte Folge einer großen Haverei sei, wenn z. B. im Fall des Seewurfs die Ladung bei Eröffnung der Luken von Seewasser benetzt worden sei und, um vor völligem Verderb geschützt zu werden, der Löschung und Bearbeitung bedürfe. Auf der anderen Seite führe die einfache Streichung der Worte: „während der Ausbesserung" zu weit, weil sich Abs. 2 des Art. 558 dann auch auf diejenigen Fälle beziehen würde, in welchen die Ladung auch ohne den Eintritt der Haverei hätte gelöscht werden müssen, um vor Verderb geschützt zu sein, in denen sie also, ohne den Eintritt des Havereigrundes entweder verdorben an den Bestimmungsort gekommen wäre, oder blos wegen Löschung und Bearbeitung derselben ein Hafen hätte angelaufen werden müssen. Es komme hier ebenso wie bei der Frage, welche Dauer des Aufenthalts bei der Havereirechnung zu berücksichtigen sei, darauf an, ob zwischen dem Havereifall und der betreffenden, kostenverursachenden Maßregel ein Kausalzusammenhang bestehe. Die Kosten einer mit dem Havereigrund nicht in ursachlicher Verbindung stehenden Löschung und Magazinirung könnten in großer Haverei ebensowenig in Ansatz kommen, als die Kosten eines nach Aufhebung des Havereigrundes erforderlich werdenden Aufenthalts. Es werde deshalb beantragt, statt: „wenn solche — — bleiben können",

zu setzen: „vorausgesetzt, daß die Löschung durch den Havereigrund erforderlich gemacht ist."

Dieser Antrag wurde schließlich mit 9 gegen 2 Stimmen zum Beschluß erhoben.

Bei Diskussion des

Art. 559

wurde geltend gemacht: Der in diesem Artikel behandelte Fall unterscheide sich von den Fällen des Art. 558, abgesehen davon, daß es sich hier lediglich um die Kriegsgefahr handle, nur noch dadurch, daß das Schiff in den zuletzt genannten Fällen wegen einer gemeinschaftlichen Gefahr erst einen Hafen aufsuchen müsse, während es sich im Fall des Art. 559 schon in einem Hafen befinde, und wegen der gemeinschaftlichen Gefahr die Abreise aus diesem Hafen unterlasse. Obschon es nun keinen Zweifel leide, daß auch auf diesen Fall die Grundsätze über die große Haverei Anwendung finden müßten, so werde gleichwohl die Streichung des Art. 559 nicht zu umgehen sein, weil dessen Inhalt durch die bei Feststellung der Bestimmungen über die Auflösung des Frachtvertrags (vgl. Protokoll S. 2366—2394 und S. 2408—2411) angenommenen, (in der Anlage zu diesem Protokolle besonders beigedruckten) und in der vorläufigen Zählung des bisher festgestellten Redaktionsentwurfs mit den Ziffern 563 und 567 bezeichneten Artikel bereits erledigt sei. Diese Artikel hätten übrigens den Inhalt des Art. 559 nicht allein erledigt, sondern gingen sogar noch viel weiter als derselbe, indem sie die Grundsätze der großen Haverei nicht blos für den Fall der Kriegsgefahr, sondern auch für andere Fälle, ferner sogar dann, wenn sich das Schiff noch im Abgangshafen befinde, und endlich nicht blos, wenn die Gefahr für Schiff und Ladung gemeinschaftlich sei, sondern auch bei manchen, Schiff oder Ladung allein angehenden, Gefahren für anwendbar erklärten. Indessen werde die Versammlung doch nicht ohne Weiteres über den Gegenstand des Art. 559 hinweggehen können, es werde vielmehr zu erwägen sein, ob die bisherigen Beschlußfassungen über die große Haverei nicht etwa eine Aenderung oder Ergänzung des Art. 567 erforderlich machten, und ob dieser Artikel seine Stelle nicht besser im Titel von der Haverei, als in dem Titel vom Frachtgeschäft finden würde. Demzufolge werde beantragt, auf Art. 567 der Anlage zurückzugehen.

Nachdem auf Grund einer kurzen Diskussion mit 8 gegen 3 Stimmen beschlossen worden war, diesem Antrage stattzugeben, wurde zu Art. 567 der Anlage von verschiedenen Herren Abgeordneten weiter noch bemerkt:

Der Grund, weshalb früher beschlossen worden, den Art. 567 in den Titel vom Frachtgeschäft aufzunehmen, habe darin bestanden, daß in den in Rede stehenden Fällen keine Maßregel und kein Opfer gebracht werde, um das Schiff oder die Ladung oder beide zugleich einer dieselben bedrohenden Gefahr zu entreißen, sondern nur eine Maßregel unterlassen werde, durch deren Vornahme Schiff und Ladung der Gefahr erst ausgesetzt würden, daß also kein reiner Havereifall vorhanden sei. Allein, abgesehen davon, daß es überhaupt unmöglich erscheine, im Titel von der Haverei nur der reinen und eigentlichen Havereifälle, die mit dem an die Spitze des Titels zu stellenden Prinzip in allen einzelnen Beziehungen in Einklang ständen, Erwähnung zu thun, und die anomalen Havereifälle ganz zu übergehen oder an anderen Stellen des Gesetzes zu erledigen, und daß auch fast in allen anderen Gesetzgebungen, namentlich im spanischen, holländischen und portugiesischen Rechte neben den reinen und unbestreitbaren Havereifällen die anomalen aufgezählt würden, so müsse behauptet werden, daß auch die hier in Betracht kommenden Fälle, vielleicht nur mit alleiniger Ausnahme des Embargo, das übrigens auch im amerikanischen und Hamburgischen Rechte als Fall der großen Haverei gelte, Havereifälle im strengsten Sinne seien. Denn es lasse sich nicht verkennen, daß für Schiff und Ladung die Gefahr des Kriegs, der Blokade u. dgl. ebensowohl als eine unmittelbar drohende zu betrachten sei, wenn sich der Schiffer in einem Hafen befinde, und, statt liegen zu bleiben, absegeln würde, als wenn er sich auf hoher See befinde und, statt in den Nothhafen einzulaufen, weiter fahren wollte. Das Opfer aber, welches der Schiffer in dem erst erwähnten Falle bringe, liege in der Uebernahme der Kosten eines längeren Aufenthalts. Man möge nicht einwenden, daß, falls diese Auffassung die richtige wäre, auch der längere Aufenthalt im Abgangs- oder Zwischenhafen wegen stürmischen Wetters u. dgl. ein Havereifall wäre; der Unterschied liege darin, daß es sich in dem zuletzt genannten Fall um ein ganz regelmäßiges Hinderniß der Abreise, in den Fällen des Art. 567 aber um ganz außerordentliche, bei Festsetzung der Fracht nicht in Betracht gezogene Ereignisse handle, deren Folgen der Verfrachter für die Fracht zu tragen nicht übernommen habe. Es lasse sich gewiß nicht verkennen, daß die Erwägung, ob gewisse Auslagen nach der allgemeinen Auffassung des Verkehrs aus der Fracht bestritten werden sollten, oder nicht, bei Feststellung der Havereifälle von großem Gewicht sei. Da nun überdies unter den in Art. 567 behandelten Fällen ganz zweifellos reine Havereifälle begriffen seien und der Titel von der großen Haverei eine fühlbare Lücke enthalten würde, wenn Art. 559 einfach gestrichen werden

sollte, da endlich, wie in einer auf die einzelnen Fälle der Art. 563 und 567 eingehenden Erörterung zu zeigen versucht ward, kein Grund vorhanden sei, an dem Inhalt des Art. 567 sachliche Aenderungen vorzunehmen, werde beantragt, denselben im Titel vom Frachtgeschäft zu streichen und in den Titel von der großen Haverei in der Weise zu übertragen, daß die auf das Einlaufen in einen Hafen sich beziehenden Bestimmungen in Art. 558 Abs. 1 eingeschaltet, die auf das Liegenbleiben im Abgangs- oder Zwischenhafen sich beziehenden Bestimmungen aber an Stelle des Art. 559 aufgenommen würden. Dieses Verfahren empfehle sich auch aus dem weiteren Grunde, weil Art. 567 in seiner jetzigen Fassung unvollständig sei und der betreffende Mangel durch die vorgeschlagene Uebertragung gehoben würde. Es genüge nämlich offenbar nicht, wie in Art. 567 geschehen sei, zu bestimmen, daß die Kosten des Aufenthalts nach den Grundsätzen der großen Haverei vertheilt werden sollten; die Grundsätze, die entscheiden, und die Kosten, die gemeinschaftlich getragen werden sollten, müßten vielmehr näher bezeichnet werden; diese nähere Bezeichnung finde sich aber in Abs. 2 des Art. 558. Es werde jedoch jedenfalls zu Art. 559 der Zusatz zu machen sein, daß, wenn der Schiffer in dem Hafen, in welchem er sich eben befinde, liegen bleibe, die Kosten des Einlaufens nicht in großer Haverei zu vergüten seien, weil der Schiffer auch ohne Eintritt der Kriegsgefahr 2c. 2c. diese Kosten allein zu tragen gehabt hätte.

Gegen diese Ausführungen wurde, insoweit es sich um den sachlichen Inhalt der Art. 563 und 567 und dessen unveränderte Beibehaltung handelte, von keiner Seite eine Einwendung erhoben. Was aber die beantragte Veränderung seiner Stellung betrifft, so ward von einigen Mitgliedern eingewendet: Dafür, den Art. 567 im Titel vom Frachtgeschäfte stehen zu lassen, seien hinreichende Gründe vorhanden. Einmal komme in Betracht, daß im Titel vom Frachtgeschäft bestimmt worden sei, der Frachtvertrag löse sich beim Eintritte eines von den in Art. 563 erwähnten Ereignissen nicht sogleich auf, der Schiffer müsse vielmehr abwarten, ob das Hinderniß ein dauerndes sei, und nach dem Antritt der Reise sogar eine gewisse Anzahl von Monaten verstreichen lassen, bevor er vom Vertrage abzugehen berechtigt sei. Wenn die betreffenden Bestimmungen nicht lückenhaft erscheinen sollten, sei es erforderlich, daneben zugleich zu entscheiden, was wegen der durch dieses Zuwarten erwachsenden Kosten Rechtens sei. Sodann fehle es in den hier in Betracht kommenden Fällen aber auch an prinzipiellen Voraussetzungen der eigentlichen Haverei. Die große Haverei sei bisher nur dann als vorhanden angesehen worden, wenn es sich um ein positives Handeln zur Rettung aus einer gegenwärtigen, Schiff und

Ladung unmittelbar bedrohenden Gefahr gehandelt habe. Dies sei auch in Abs. 1 des Art. 558 der Fall und der Ausdruck: „zur Vermeidung einer Gefahr" dort nur in einer uneigentlichen Bedeutung angewendet, denn so lange das Schiff sich in See befinde, sei es bereits in Wahrheit von der Kriegsgefahr bedroht u. s. w. Wenn sich der Schiffer aber schon in einem Hafen befinde, so solle nicht erst etwas Positives geschehen, um die Gefahr zu beseitigen, sondern nur etwas unterlassen werden, was, wenn es vorgenommen würde, das Schiff und die Ladung erst der Gefahr aussetzen würde, es solle also im strengsten Sinne eine Gefahr vermieden, die Bedrohung von Schiff und Ladung durch dieselbe ferngehalten und keineswegs eine Rettung aus einer bereits drohenden Gefahr bewerkstelligt werden. In diesem Falle sei ein Fall der großen Haverei ebensowenig vorhanden, als wenn der Schiffer wegen stürmischen Wetters vorerst noch im Hafen liegen bleibe. Auch fehle es in vielen hier in Betracht kommenden Fällen an dem Erforderniß der Freiwilligkeit des Opfers, so namentlich im Fall des Embargo, des Arrests u. dgl. Dem Bedenken, daß in Art. 567 auch eigentliche Havereifälle enthalten seien, könne leicht dadurch abgeholfen werden, daß man die Fassung dieses Artikels dahin ändere, die in demselben angeordnete Anwendung der von der großen Haverei geltenden Grundsätze solle selbst dann eintreten, wenn auch kein reiner Fall der großen Haverei vorhanden sei. Dadurch würde genugsam angedeutet sein, die Versammlung sei sich dessen bewußt gewesen, daß Art. 567 auch reine Havereifälle umfasse.

Bei der Abstimmung wurde, da sich inzwischen ein Mitglied entfernt hatte, mit 7 gegen 3 Stimmen die Uebertragung des Art. 567 in den Titel von der großen Haverei abgelehnt, mit 6 gegen 4 Stimmen die zuletzt beantragte Fassungsänderung des Art. 567 der Anlage genehmigt und mit 8 gegen 2 Stimmen die Streichung des Art. 559 beschlossen.

Hierauf behielten sich einige Mitglieder vor, theils zur Beseitigung der Lücke, welche nach ihrer Auffassung in Folge dieser Beschlußfassung im Titel von der Haverei vorhanden sei, theils zur Ergänzung des Art. 567 durch eine Bestimmung darüber, welche speziellen Grundsätze der großen Haverei in Anwendung kommen sollten, Anträge zu stellen. Zu

Art. 560

Abs. 1 wurde das Wort: „ungerecht" beanstandet, weil der Schiffer nicht im Voraus wissen könne, ob die Anhaltung des Schiffs im Reklameverfahren für gerecht oder ungerecht werde befunden werden. Es wurde jedoch entgegnet: das Wort: „ungerecht" habe die Absicht anzudeuten, es

dürfe nicht sofort bei der Anhaltung des Schiffs klar gewesen sein, daß dieselbe gerechtfertigt sei, daß die Reklamirung somit zu keinem günstigen Resultate führen könne, wenn anders ein Anspruch auf Vertheilung der großen Haverei entstehen solle; sodann habe der Entwurf beabsichtigt, mit dem Worte: „ungerecht" darauf hinzudeuten, daß die Reklamirung der Vorschrift des Art. 552 Abs. 1 entsprechend, von Erfolg gewesen sein müsse, wenn ein Fall der großen Haverei angenommen werden solle, weil es außerdem schon an jedem Objekte fehlen würde, aus welchem die Havereibeiträge bestritten werden könnten. Die Absicht des Entwurfs deutlicher auszudrücken, werde beantragt, das Wort: „ungerecht" zu streichen, und vor: „reklamirt werden" einzuschalten: „mit Erfolg." Diesem Antrag wurde, da sich inzwischen noch ein Mitglied hatte entfernen müssen, mit 7 gegen 2 Stimmen stattzugeben beschlossen.

Hierauf wurde die Streichung der Worte: „durch den Schiffer" beantragt, weil sich nicht absehen lasse, weshalb die Anwendbarkeit des Artikels ein für alle Mal ausgeschlossen sein solle, wenn eine andere Person Schiff und Ladung reklamire, weil überdies schon in Art. 551 ausgesprochen sei, daß, um einen Havereifall zu begründen, eine auf Anordnung des Schiffers als des Führers des Schiffs vorgenommene Maßregel vorhanden sein müsse, somit aus der Wiederholung dieser Bestimmung in Art. 560 gefolgert werden könnte, daß hier etwas ganz Besonderes gesagt werden solle.

Hiegegen wurde jedoch bemerkt: Mit den Worten: „durch den Schiffer" solle ausgedrückt werden, daß das Reklameverfahren, um zu einer Vertheilung der Kosten in großer Haverei zu führen, der Hauptsache nach nicht allein ein für Schiff und Ladung gemeinschaftliches gewesen, sondern auch in Uebereinstimmung mit dem allgemeinen Prinzip von dem Schiffer ausgegangen sein müsse, daß der Art. 560 also keine Anwendung leide, wenn der Rheder oder der Ladungsbetheiligte jeder für sich, oder auch beide zusammen, die ihnen zustehenden Objekte reklamirten.

Bei der Abstimmung wurde die Streichung der Worte: „durch den Schiffer" mit 5 gegen 4 Stimmen abgelehnt.

Ein Antrag, durch die Fassung des Artikels anzudeuten, daß es sich hier nicht um einen reinen Fall der großen Haverei, sondern nur darum handle, zu bestimmen, daß die Grundsätze über die große Haverei auf den vorliegenden Fall angewendet werden sollten, obwohl eigentlich die prinzipiellen Voraussetzungen des Art. 551 nicht vorhanden seien, weil es sich nicht um die Rettung von Schiff und Ladung aus einer drohenden Gefahr,

sondern um die Beseitigung der Folgen einer Gefahr handle, die das Schiff und die Ladung bereits betroffen habe, wurde nach kurzer Diskussion, in welcher angeführt wurde, daß die blose Anhaltung oder Aufbringung noch nicht als Verlust, sondern erst als eine Gefahr, welche den Verlust nach sich ziehen könne, sich darstelle, mit 5 gegen 4 Stimmen abgelehnt.

Zum zweiten Absatz des Artikels wurde anheimgegeben, statt: „bilden die große Haverei“ zu setzen: „gehören zur großen Haverei.“ Diesem Vorschlage wurde jedoch keine Folge gegeben, weil die beantragte Fassung die Auslegung zulasse, als könnten auch noch andere Kosten in großer Haverei Berücksichtigung finden, während es die Absicht des Entwurfs und auch unerläßlich sei, auszudrücken, daß die Kosten des Reklameverfahrens selbst, und die Kosten für die Heuer und Verpflegung der Schiffsmannschaft ausschließlich in großer Haverei zu vertheilen seien.

Es wurde demzufolge Abs. 2 in der Fassung des Entwurfs angenommen, jedoch anerkannt, daß in Konsequenz des zum vorigen Artikel gefaßten Beschlusses auch hier des Kapitains neben der Schiffsmannschaft ausdrücklich Erwähnung zu thun sei, und von Seiten eines Herrn Abgeordneten der Redaktionskommission anheimgegeben, eine Fassung zu wählen, aus welcher hervorgehe, daß die Kosten für Heuer und Verpflegung der Schiffsmannschaft nur insoweit in großer Haverei zu vergüten seien, als die Beibehaltung der Mannschaft selbst gerechtfertigt erscheine, somit nicht in Ansatz gebracht werden dürften, wenn die Mannschaft beibehalten worden sei, obschon sie zur Zeugnißablegung u. dgl. nicht nothwendig gewesen und auch die voraussichtliche Dauer des Reklameverfahrens deren Dienste auf lange Zeit entbehrlich machte.

Hierauf wurde Abs. 1 des

Art. 561

ohne Diskussion angenommen, und sodann zu

Abs. 2 vorgeschlagen, bei der schließlichen Redaktion des Artikels den bisher von der Versammlung nicht angewendeten Ausdruck: „Seeleute“ zu vermeiden, und an die Stelle des Satzes: „ingleichen die Pensionen, welche an Seeleute oder deren Angehörige zu zahlen sind“ eine Bestimmung zu setzen, welche den Beschlüssen der Versammlung zu den Art. 462 und 463 des preuß. Entwurfs in Betreff der der Schiffsmannschaft oder deren Erben gebührenden außerordentlichen Belohnungen entsprechend sei. Beiden Vorschlägen trat die Versammlung mit Stimmeneinhelligkeit bei.

Von einem Herrn Abgeordneten wurden hierauf die Worte: „die Auslösungskosten der gefangenen Seeleute“ beanstandet und hiezu bemerkt:

Diese Bestimmung des Entwurfs sei schon deshalb nicht begründet, weil die Gefangennehmung eines Seemanns an Bord des Schiffs, die noch kein Beweis dafür sei, daß sich der Gefangene besonders lebhaft an der Vertheidigung von Schiff und Ladung betheiligt und für dasselbe geopfert habe, an und für sich als ein Zufall erscheine, der lediglich den Gefangenen selbst betroffen habe, bei dem also auch nicht abzusehen sei, weshalb die Folgen desselben von Schiff und Ladung getragen werden sollten. Die Bestimmung des Entwurfs sei aber auch aus politischen Gründen höchst bedenklich. Wenn jeder Schiffsmann, der bei einem Angriff auf das Schiff von Feinden oder Seeräubern an Bord des Schiffs selbst gefangen genommen werde, Aussicht auf Befreiung auf Kosten von Schiff und Ladung habe, ohne Rücksicht auf den Grad seiner Betheiligung an der Abwehr des Angriffs, so sei zu befürchten, daß sich die Mannschaft weit weniger als sonst die Vertheidigung von Schiff und Ladung angelegen sein lasse. Mehrere Gesetze, wie z. B. das editto politico, hätten deshalb bestimmt, daß die Gefangennehmung an Bord keinen Anspruch auf Auslösung auf Kosten von Schiff und Ladung gewähre. Mit Rücksicht hierauf werde beantragt, die Worte: „und die Auslösungskosten der gefangenen Seeleute" zu streichen. In einer anderen Beziehung aber sei die Bestimmung des Abs. 2 unvollständig. Es komme nämlich nicht allzuselten vor, daß ein Schiffsmann im gemeinschaftlichen Interesse von Schiff und Ladung, in einem Nothhafen, um ein Tau zu befestigen, sich nach dem geeignetsten Ankerplatz zu erkundigen u. dgl., an's Land gesendet und hiebei außerhalb des Schiffs gefangen genommen werde. Eine solche Gefangennehmung müsse wegen ihrer Veranlassung, weil sich nämlich der Gefangene im Dienste von Schiff und Ladung einer Gefahr ausgesetzt habe, billiger Weise Anspruch auf Auslösung auf gemeinschaftliche Kosten gewähren. Das holländische Recht habe eine ähnliche Bestimmung aufgenommen, und auch in § 130 Ziffer 8 des östr. Entwurfs sei hierauf Rücksicht genommen. Es werde demgemäß beantragt, in einem Zusatz zu Art. 561 die eben berührte Bestimmung des östr. Entwurfs anzunehmen. Hiegegen wurde jedoch eingewendet: Die Streichung der Worte: „die Auslösungskosten der gefangenen Seeleute" führe unverkennbar zu weit; es sei unbillig, daß ein Schiffsmann, der nach hartnäckigem Kampfe für die Abwehr des Angriffs auf das Schiff endlich doch gefangen genommen werde, blos deshalb keinen Anspruch auf Befreiung auf gemeinschaftliche Kosten des Schiffs und der Ladung haben solle, damit ein solcher Anspruch nicht auch einem Anderen unverdienter Weise zu Theil werde. Was dagegen die Bestimmung des § 130 des

oestr. Entwurfs angehe, so sei dieselbe wenigstens in der Mehrzahl der deutschen Seestaaten bisher nicht gebräuchlich gewesen; auch liege dabei kein eigentlicher Havereifall vor, da es sich bei Ermittelung des Ankerplatzes, bei Befestigung des Schiffs u. dgl. nicht um Abwehr einer Gefahr handle. Diese letztere Behauptung wurde jedoch bestritten, da § 130 des oestr. Entwurfs schon in seiner Einleitung bestimme, daß alle darin aufgeführten Fälle, also auch dieser, nur dann zur großen Haverei zu zählen seien, wenn die allgemeine Bedingung derselben, mithin eine gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung, zu deren Abwendung im konkreten Falle Matrosen ans Land gesendet wurden, in der That bestanden habe.

Bei der Abstimmung wurde die Streichung der Worte: „die Auslösungskosten der gefangenen Seeleute" mit 7 gegen 2 Stimmen abgelehnt und mit 6 gegen 3 Stimmen beschlossen, daß die Bestimmung in § 130 Ziffer 8 des oestr. Entwurfs als Zusatz zu Art. 561 anzunehmen sei.

Art. 562

des preuß. Entwurfs und

Art. 563

wurden ohne Beanstandung angenommen. Bei Diskussion des letzterern wurde von einem Herrn Abgeordneten noch die Frage angeregt, ob und welche Rechte der Ladungsinteressent, dessen Ladung ganz oder zum Theil durch den Schiffer ausschließlich im Interesse des Schiffs verkauft worden sei, für den Fall, daß der Ersatzanspruch aus dem Schiffe nicht befriedigt werden könne, weil es verloren gegangen oder wieder verbodmet worden u. dgl., gegen die übrigen Ladungsinteressenten haben solle, ob diese nicht als die Garanten seines Ersatzanspruchs zu betrachten seien u. dgl. Nach längerer Diskussion, in welcher namentlich geltend gemacht wurde, daß eine besondere Bestimmung über diese Frage jedenfalls nicht in den Titel von der großen Haverei gehören würde, ward die Erledigung dieser Frage bis nach Vorlage eines formulirten Antrags vertagt.

Anlage.

Art. 563 (Art. 512 des Entwurfes).

Jeder Theil ist befugt, von dem Vertrage zurückzutreten, ohne zur Entschädigung verpflichtet zu sein:

1. wenn vor Antritt der Reise das Schiff zum landesherrlichen Dienste oder zum Dienst einer fremden Macht in Beschlag genommen,

   die Ausfuhr der nach dem Frachtvertrage zu verschiffenden Güter aus dem Abladungshafen oder die Einfuhr derselben in den Bestimmungshafen oder der Handel mit dem Bestimmungsorte verboten,

   der Abladungs- oder Bestimmungshafen blokirt,

   das Schiff durch Embargo oder durch eine andere unverschuldete Verfügung von hoher Hand am Auslaufen verhindert wird,

vorausgesetzt für alle vorstehenden Fälle, daß das eingetretene Hinderniß ein dauerndes ist;

2. wenn vor Antritt der Reise ein Krieg ausbricht, in Folge dessen das Schiff und die Ladung oder eines von beiden nicht mehr als frei betrachtet werden kann und der Gefahr der Aufbringung ausgesetzt würde.

Das dem Befrachter nach Art. 504 zustehende Recht wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

Art. 567.

Muß das Schiff, nachdem es die Ladung eingenommen hat, vor Antritt der Reise in dem Abladungshafen oder nach dem Antritt derselben in einem Zwischen- oder Nothhafen in Folge eines der im Art. 563 erwähnten Ereignisse liegen bleiben, so werden die Kosten des Aufenthalts, gleichviel ob demnächst der Vertrag aufgehoben oder vollständig erfüllt wird, über Schiff, Fracht und Ladung nach den Grundsätzen der großen Haverei vertheilt.

CCCXV. Sitzung.

Hamburg, am 28. März 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde in heutiger Sitzung, an welcher der Herr Abgeordnete für Hannover Antheil zu nehmen verhindert war, dem Vorbehalt in der 310. Sitzung entsprechend auf

Art. 551

des preuß. Entwurfs zurückgegangen und hiebei jedes einzelne Moment der darin enthaltenen Definition einer eingehenden Berathung unterzogen. Zunächst wurde im Hinblick auf die bei Diskussion des zweiten Absatzes von Art. 553 geltend gemachten Erwägungen von dem Herrn Referenten beantragt, im Art. 551 ausdrücklich zu sagen, daß nicht nur die absichtlich, dem Schiff oder der Ladung zugefügten, sondern auch diejenigen nicht beabsichtigten Schäden, welche durch die geflissentlich vorgenommene Maßregel herbeigeführt würden, zur großen Haverei gehörten. Zur Begründung dieses Vorschlags wurde bemerkt: Schon bei Berathung des Art. 553 Abs. 2 sei hervorgehoben worden, daß nicht allein die absichtlich hervorgerufenen Schäden, sondern auch die nicht beabsichtigten, aber mit der betreffenden Maßregel in Causalzusammenhang stehenden Beschädigungen in großer Haverei zu vergüten seien, und daß hierüber eine allgemeine, nicht blos auf den speziellen Fall des Seewurfs sich beziehende Bestimmung in das Gesetz aufgenommen werden müsse. Eine ähnliche Bestimmung sei auch in den meisten anderen Gesetzgebungen, und namentlich im allgemeinen preuß. Landrechte, im holländischen Rechte, in den neuen Bremer Assekuranzbedingungen und im oestr. Entwurfe enthalten. Diese Gesetze hätten sich jedoch alle einer mehr oder minder vorsichtigen Ausdrucksweise bedient, indem sie die betreffende Bestimmung nur entweder auf die unmittelbaren oder nothwendigen, oder natürlichen Folgen der beabsichtigten Maßregel ausgedehnt hätten, damit in der Praxis nicht zu weit mit der Vertheilung entstandener Schäden in großer Haverei gegangen werden könne. Die Versammlung habe bei Diskussion des Art. 553 nun gleichfalls anerkannt

daß die Grundsätze der großen Haverei nur auf die mit dem absichtlich gestifteten Schaden in Causalzusammenhang stehenden Schäden, aber nicht auf solche Ereignisse anwendbar seien, die sich rein zufällig an die betreffende Maßregel knüpften, daß es also, um die Folgen eines Ereignisses zur großen Haverei zu ziehen, noch nicht genüge, wenn man allenfalls behaupten könne, das Ereigniß würde nicht eingetreten sein, wenn die in Rede stehende Maßregel nicht vorgenommen worden wäre. Es werde demnach bei Feststellung des betreffenden Zusatzes auf eine genügende Andeutung der Bedingung eines näheren Causalzusammenhangs der Schäden mit der beschädigenden Handlung besonders Bedacht zu nehmen sein. Bei Berathung des Art. 553 Abs. 2 habe man geglaubt, dieses Erforderniß mit dem Ausdruck: „dadurch herbeigeführt" hinreichend bezeichnet zu haben, es werde jedoch anheimgegeben, zu erwägen, ob zur Vermeidung jedes Mißbrauchs nicht eine genauere Fassung, wie z. B. durch die Beifügung des Wortes: „unvermeidlich", oder: „unmittelbar" u. dgl. zu wählen sei.

In der Debatte über diesen Antrag wurden die eben dargelegten Ausführungen von keiner Seite beanstandet, aber verschiedene Vorschläge darüber gemacht, wie auf das mehrberegte Erforderniß des Causalzusammenhangs im Gesetze hinreichend aufmerksam zu machen sei. So wurde namentlich beantragt, die betreffende Zusatzbestimmung dahin zu fassen, daß auch „die unmittelbaren Folgen des absichtlich gestifteten Schadens", oder: „die Wirkungen derselben", oder: „die lediglich durch die Ausführung der beabsichtigten Maßregel entstehenden Schäden", oder: „die dadurch verursachten Schäden" zur großen Haverei gehörten. Nach längerer Diskussion wurde einstimmig genehmigt, einen Zusatz des beantragten Inhalts zu Art. 551 zu machen, der Ausdruck: „unmittelbare Folgen rc." aber durch die entscheidende Stimme des Herrn Präsidenten abgelehnt und mit 8 gegen 2 Stimmen: „die dadurch verursachten Schäden" zu setzen beschlossen. Dabei wurde auf Anregung eines Mitglieds anerkannt, daß der eben angenommene Zusatz nur auf die nicht beabsichtigten Folgen absichtlicher Beschädigungen, aber nicht auf diejenigen Fälle, in denen das Opfer nur in der Veranlassung außerordentlicher Kosten bestehe, wie z. B. auf die Reklamirung eines aufgebrachten Schiffs sich beziehe.

Die Bestimmung, daß die Beschädigung durch den Führer des Schiffs oder auf dessen Geheiß geschehen sein müsse, um eine große Haverei zu begründen, ward ihrem sachlichen Inhalte nach von keiner Seite beanstandet, und nur zur Erläuterung bemerkt, daß eine ähnliche Bestimmung, die hauptsächlich gegen eigenmächtiges Einschreiten der Schiffsmannschaft u.

dgl. gerichtet sei, in anderen Gesetzgebungen nur deshalb fehle, weil dort verordnet sei, daß der betreffenden Maßregel eine Zusammenberufung und Beschlußfassung des Schiffsraths vorangehen müsse, daß diese Gesetzgebungen also nicht nur ebenso strenge Voraussetzungen forderten, als der Entwurf, sondern in dieser Beziehung noch viel weiter gingen. Es wurde jedoch genehmigt, daß der bisherigen Ausdrucksweise der Versammlung entsprechend statt: „Führer des Schiffs" „Schiffer" gesetzt werde, worunter der jeweilige Befehlshaber des Schiffs zu verstehen sei, auch wurde anheimgegeben zu erwägen, ob die Worte: „oder auf dessen Geheiß" nicht entbehrlich seien, da, was auf des Schiffers Geheiß geschehe, auch durch ihn geschehe.

In Betreff des Wortes: „absichtlich" wurde hervorgehoben: Bei der Fassung dessen, was mit diesem Worte ausgedrückt werden solle, wichen die verschiedenen Gesetzgebungen wesentlich von einander ab. Bald sei das Wort: „absichtlich", bald „vorsätzlich", bald „freiwillig", bald „absichtlich und freiwillig" zugleich gebraucht, und somit in dem letzten Falle zwischen „absichtlich" und „freiwillig" ein Unterschied gemacht. Es werde nämlich behauptet, daß eine Maßregel, durch welche an Schiff oder Ladung ein Schade gestiftet werde, recht wohl absichtlich und doch nicht freiwillig vorgenommen worden sein könnte, daß aber auch das Letztere zur Begründung der großen Haverei unerläßlich sei. Man sage: wenn im Voraus gewiß sei, daß eine Sache, auch wenn sie nicht geopfert würde, dennoch verloren wäre, daß z. B. ein Mast, wenn er nicht gekappt würde, alsbald von selbst über Bord ginge, oder daß ein Anker nicht mehr aufgewunden werden könne, und also verloren sei, auch wenn er nicht aufgegeben würde, so erscheine das Opfer dieser Sache zwar als ein absichtliches, aber nicht als ein freiwilliges, und sei deshalb keine große Haverei vorhanden. Allein es lasse sich nicht verkennen, daß in solchen Fällen, in denen es nach dieser Auffassung an der Freiwilligkeit des Opfers fehle, eigentlich gar kein Schade durch die vom Schiffer beschlossene Maßregel gestiftet werde, sondern der betreffende Schade bereits von selbst eingetreten sei, und lediglich deshalb nicht von einer großen Haverei die Rede sein könne. Das, was mit dem Ausdruck: „freiwillig" bezeichnet werden solle, finde somit seine Erledigung schon dadurch, daß durch die Maßregel des Schiffers ein, außerdem wenigstens nicht in dieser Weise eintretender, Schade gestiftet werden müsse, wenn anders eine große Haverei vorhanden sein solle. Auf die Bemerkung eines Herrn Abgeordneten, daß der Ausdruck: „freiwillig" neben dem Worte: „absichtlich" deshalb erforderlich erscheine, um auszudrücken, daß die Maßregel eine ungezwungene sein müsse, daß eine große Haverei also

z. B. dann nicht vorhanden sei, wenn der Schiffer von einem Seeräuber gezwungen werde, in diesen oder jenen Hafen einzulaufen, wurde entgegnet: Auch auf diesen Fall finde die eben dargelegte Auffassung unbedenklich Anwendung, denn der Schade werde nicht erst durch das Einlaufen des Schiffs in den Hafen gestiftet, sondern sei bereits durch die Herrschaft eingetreten, die der Seeräuber über das Schiff erlangt habe. Einer Hinzufügung des Wortes: „absichtlich" bedürfe es demnach nicht, im Gegentheile scheine dessen Aufnahme bedenklich, weil sie einer richtigen und unbefangenen Beurtheilung der faktischen Frage Eintrag thun könne, ob durch die Maßregel des Schiffers ein Schade gestiftet oder nur eine bereits verloren gegangene Sache bei Seite geschafft worden sei. Wenn man es übrigens für sachgemäß halte, anzudeuten, daß der Schiffer mit Vorbedacht, und, so lange ihm noch eine Wahl unter den Mitteln zur Rettung blieb, sich für eine Maßregel entschieden haben müsse, so empfehle es sich, statt: „absichtlich" „vorsätzlich" zu setzen.

Auf die Bemerkung, daß der Ausdruck: „freiwillig" nothwendig sei, weil es sich um ein Opfer handeln müsse, zu dem der Schiffer an sich gar nicht verpflichtet gewesen, weil er z. B. zwar zur Benutzung seines Schiffs zum Zwecke des im Frachtvertrag bedungenen Transports, aber nicht zur Beschädigung seines Eigenthums im Interesse der Ladungsinteressenten rechtlich verpflichtet sei, ward entgegnet: In diesem Sinne müsse das Opfer keineswegs ein freiwilliges sein, im Gegentheil erscheine der Schiffer auf Grund seiner nautischen Obliegenheiten allerdings als verpflichtet, auch durch Beschädigung seines Schiffs u. dgl. die erforderlichen Opfer zu bringen, wenn sie zur Rettung von Schiff und Ladung erforderlich seien, nur brauche er dies nicht ohne Entschädigung zu thun. Bei der Abstimmung wurde mit 6 gegen 4 Stimmen statt: „absichtlich" „vorsätzlich" zu setzen beschlossen.

Hierauf wurde allseitig anerkannt, daß die Gefahr, wegen deren der Schiffer einen Schaden anzurichten sich entschlossen, eine wirkliche gewesen sein müsse, daß es also nicht zur Havereivertheilung komme, sondern jeder einzelne Interessent nur einen Anspruch auf Schadensersatz gegen den Schiffer oder Rheder habe, wenn der Schiffer aus übertriebener Aengstlichkeit, um einer eingebildeten Gefahr zu entgehen, ein Opfer bringe. Man hielt dafür, daß diese Ansicht durch den Entwurf genügend ausgedrückt sei, weil darin die Rettung aus einer Gefahr, somit auch das Vorhandensein der letzteren als Vorbedingung der Haverei bezeichnet werde.

Ebenso allgemein einverstanden war die Versammlung darüber, daß die Gefahr, wegen deren das Opfer gebracht werde, eine imminente und

unmittelbare sein müsse; nur über die Wahl des richtigen Ausdrucks für diesen Gedanken waren verschiedene Meinungen vorhanden.

a. Ein Mitglied machte geltend, das Schiff und die Ladung müßten sich, wenn von einer Havereivertheilung die Rede sein solle, bereits in einer Gefahr befinden, und das Opfer somit eigentlich nicht zur Abwehr der Gefahr, sondern zur Abwehr des aus der Gefahr möglicher Weise entstehenden Uebels gebracht werden, es sei deshalb eine Fassung ähnlich der des § 128 des österr. Entwurfs vorzuziehen, und werde demzufolge beantragt, statt: „Behufs der Errettung — — gemeinschaftlichen Gefahr" zu setzen: „in einer gemeinschaftlichen Gefahr zur Abwendung oder Verminderung des bevorstehenden Unfalls".

b. Ein anderes Mitglied beantragte, lediglich das Wort „drohend" zu streichen, weil sich sodann aus der Fassung des Art. 551 von selbst ergeben werde, daß nur von einer gegenwärtigen Gefahr die Rede sei; denn selbstverständlich müsse sich das Schiff und die Ladung in Gefahr befunden haben, wenn eine Errettung derselben aus der Gefahr denkbar sein solle, und es könnte im Gegentheil das Wort: „drohend" eher zu der Ansicht Veranlassung geben, als dürfe die Gefahr auch eine entferntere sein.

c. Von einer anderen Seite endlich ward empfohlen, zu setzen: „in einer gemeinschaftlichen Gefahr behufs der Errettung aus derselben".

Bei der Abstimmung wurde der Antrag unter a mit 7 gegen 3 Stimmen, der unter c mit 9 gegen 1 Stimme abgelehnt und mit 7 gegen 3 Stimmen lediglich das Wort: „drohend" zu streichen beschlossen.

Bei Erörterung der Frage, ob und in wie weit es auf die Anwendung der Grundsätze der großen Haverei von Einfluß sei, wenn die Gefahr eine verschuldete gewesen, wurde hervorgehoben: Im Allgemeinen scheine es gerechtfertigt, von der Ansicht auszugehen, es würden durch den Umstand, daß die Gefahr schuldhaft herbeigeführt sei, weder die Existenz noch die Wirkungen der großen Haverei aufgehoben. Gleichwohl könne ein solches Verschulden begreiflich nicht unter allen Umständen ohne Einfluß bleiben, seine Wirkungen würden vielmehr nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen folgende sein. Wenn einer derjenigen, welche von der Gefahr oder dem zur Errettung aus derselben gebrachten Opfer betroffen worden seien, die Gefahr schuldhaft herbeigeführt habe, so könne er für den Nachtheil, der ihm widerfahren sei, keinen Ersatz fordern, müsse vielmehr noch den anderen Betroffenen den ihnen zugefügten Schaden ersetzen. Sei die Gefahr durch den Schiffer oder die Mannschaft veranlaßt gewesen, so werde es sich fragen, ob der Rheder im Hinblick auf die entsprechenden Beschlüsse

der Versammlung zu Art. 407 des preuß. Entwurfs nach den obwaltenden Umständen für dieses Verschulden aufzukommen habe oder nicht. Wo dies der Fall sei, werde die Sache sich eben so verhalten, als wenn der Rheder selbst das Verschulden begangen hätte, er werde somit seinen eigenen Schaden selbst tragen und die anderen Betheiligten schadlos halten müssen. Habe endlich ein Dritter, der an Schiff und Ladung gar nicht betheiligt sei, die Gefahr schuldhaft herbeigeführt, so werde dies für das Verhältniß der Interessenten von Schiff und Ladung unter sich nicht anders zu beurtheilen sein, als wenn die Gefahr durch Zufall entstanden wäre. Von diesen allgemeinen Rechtsgrundsätzen, die auch dem Entwurfe nach Ausweis der Motive zum Grunde lägen, im Gesetze abzuweichen, sei kein genügender Grund vorhanden, namentlich fehle es an ausreichenden Motiven dafür, nach dem Beispiel des holländischen Rechts zu bestimmen, daß unter allen Umständen keine große Haverei vorhanden, wenn die Gefahr durch Verschulden des Schiffers oder der Mannschaft herbeigeführt sei. Eine Bestimmung des eben erwähnten Inhalts werde zwar von manchen Autoren wenigstens für diejenigen Fälle für vollkommen zutreffend gehalten, in denen der Rheder zunächst und hauptsächlich durch die Haverei betroffen werde, wohin insbesondere das Anlaufen eines Nothhafens wegen der schon beim Antritt der Reise bestehenden Seeuntüchtigkeit des Schiffes gehöre. Diese Ansicht scheine indeß höchstens für den Fall begründet zu sein, wenn die Wirkungen der Haverei nur den Rheder träfen, sei aber dann höchst ungerecht, wenn die Folgen der Haverei auch die Ladungsinteressenten getroffen hätten, wenn z. B. nach Anlaufen eines Nothhafens zur Ausbesserung des Schiffes behufs Beschaffung der Aufenthaltskosten ein Theil der Ladung verkauft worden sei u. dgl., weil bei dieser Auffassung ein Ladungsinteressent, dessen Ladung verkauft worden, seines Ersatzanspruchs verlustig ginge und sich an den übrigen Ladungsbetheiligten nicht erholen könnte, wenn das Schiff vor Erreichung des Bestimmungsorts zu Grunde gehe. Um jeden Zweifel darüber auszuschließen, daß die Versammlung es bei der eben dargelegten Anwendung allgemeiner Rechtsgrundsätze belassen wolle, werde beantragt, folgenden dem Entwurfe entsprechenden Zusatzartikel anzunehmen:

„Die Wirkungen der großen Haverei werden dadurch nicht „ausgeschlossen, daß die gemeinschaftliche Gefahr durch das Ver„schulden eines Betheiligten oder eines Dritten herbeigeführt ist. „Derjenige aber, welchem ein solches Verschulden zur Last fällt, „kann nicht allein wegen der von ihm erlittenen Schäden „keine Vergütung fordern, sondern bleibt auch den übrigen Bethei-

„ligten für die Folgen seiner Handlung oder Unterlassung verant-„wortlich.

„Ist die Gefahr durch ein Verschulden des Schiffers oder eines „Schiffmanns verursacht, so kommt der Art. . . (407 des preuß. „Entwurfs) zur Anwendung."

Dieser Antrag wurde nach kurzer Diskussion einstimmig zum Beschlusse erhoben.

Auf Anregung des Herrn Referenten wurde ferner beschlossen, keine ausdrückliche Bestimmung des Inhalts, daß das Opfer ein außerordentliches und ungewöhnliches gewesen sein müsse, in das Gesetz aufzunehmen, weil sich schon aus dem Zweck, für welchen das Opfer gebracht werden solle, ergebe, daß die gewöhnlichen Abnützungen von Schiff und Geräthschaften hier nicht in Betracht kommen könnten.

Eine fernere Meinungsverschiedenheit betraf die Worte: „oder zur Wiederherstellung solcher Schäden." Es wurde nämlich von einem Herrn Abgeordneten deren Streichung beantragt, weil sie im Hinblick auf den ersten Satz des Artikels als ganz überflüssig erschienen und nur zu der irrigen Ansicht Veranlassung geben könnten, als dürfe nicht allein der absichtlich verursachte Schaden, sondern daneben auch noch die zur Wiederherstellung dieses Schadens erforderliche Summe in großer Haverei in Ansatz gebracht, somit für ein und dasselbe Interesse doppelter Ersatz gefordert werden.

Es wurde jedoch entgegnet: Das vorsätzliche Opfer, das zur Begründung der großen Haverei erforderlich sei, könne auf zweifache Weise gebracht werden; entweder durch Beschädigung von Schiff oder Ladung beziehungsweise durch absichtlich herbeigeführten Untergang eines Theils derselben oder durch Aufwendung außerordentlicher Kosten, z. B. bei dem Einlaufen in einen Nothhafen und längeren Aufenthalt daselbst ꝛc. ꝛc. ohne Beschädigung von Schiff und Ladung. Auf die erste Art von Opfern beziehe sich der erste Satz des Art. 551 von: „Alle Schäden — — zugefügt werden"; auf die zweite Art der folgende Satz von: „ingleichen die Kosten — — aufgewendet werden". Auf die Summe, welche dazu diene, Schäden der im ersten Satze des Artikels erwähnten Art wieder herzustellen, solle sich demnach der Satz in Betreff der Kosten zunächst nicht beziehen. Hiebei komme jedoch Folgendes in Betracht: Eine Gefahr, vor welcher Schiff und Ladung durch besondere Opfer bewahrt werden müßten, könne unter Umständen auch darin bestehen, daß die Reise nach dem Bestimmungshafen gar nicht vollendet werden könne, wenn die Ausbesserung des Schiffs nicht noch

während der Reise erfolge; es könne also darin, daß noch vor Erreichung des Bestimmungsorts in einem Nothhafen die Reparatur unvermeidlich vorzunehmen sei, gleichsam der Grund zu einer neuen großen Haverei liegen. Das Opfer, welches im gemeinschaftlichen Interesse alsdann gebracht werde, und folgerichtig gemeinschaftlich zu tragen sei, bestehe in der Regel darin, daß die gerade in dem betreffenden Orte vorzunehmende Ausbesserung unverhältnißmäßige Kosten verursache, oder die dazu erforderlichen Geldmittel nur unter lästigen Bedingungen, gegen hohe Prämien u. dgl. aufgebracht werden könnten u. dgl. Daß nun diese besonderen Auslagen zur großen Haverei gehörten, wenn es sich um Reparatur einer als große Haverei erscheinenden Beschädigung handle, könne allerdings kaum zweifelhaft sein, da in diesem Falle die Nothwendigkeit, diese Kosten aufzuwenden, als Folge des absichtlich gestifteten Schadens und der ursprünglich schon vorhandenen großen Haverei erscheine. Um jedoch jeden Zweifel in dieser Beziehung zu beseitigen, sei in den Entwurf jener Zusatz aufgenommen. Von anderer Seite wurde hinzugefügt: Man müsse noch weiter gehen, und den Zusatz auch auf den Fall beziehen, wenn es sich um Reparatur einer als partikuläre Haverei erscheinenden Beschädigung des Schiffes handle. Die in der Unmöglichkeit der Fortsetzung der Reise liegende Gefahr, und der in der Unaufschieblichkeit der Reparatur des Schiffs liegende Grund einer großen Haverei sei unverkennbar auch in diesem Falle vorhanden, wie dies schon bei Berathung des Art. 558 Abs. 1 und des Art. 563, bei letzterem durch die unbeschränkte Annahme der Worte: „insbesondere der Verlust an den im Nothhafen verkauften Waaren", anerkannt worden. Die besonderen Kosten, welche deshalb aufgewendet werden müßten, weil die Reparatur gerade in diesem Hafen nothwendig sei, müßten demnach auch in großer Haverei vertheilt werden, obschon die Reparaturkosten selbst, nach wie vor, zur partikulären Haverei gehörten; sie könnten aber nicht als Folgen einer vorausgehenden großen Haverei, sondern nur als eine neue selbstständige große Haverei betrachtet werden.

Hierauf wurde von anderen Seiten bemerkt: Es werde zwar anerkannt, daß die besonderen Kosten, welche dadurch erforderlich geworden, daß eine Reparatur keinen Aufschub erleide, und in einem Nothhafen vorgenommen werden müsse, in großer Haverei zu vertheilen seien, die ausdrückliche Beifügung der Worte: „und zur Wiederherstellung solcher Schäden" erscheine aber dessenungeachtet nicht erforderlich, weil dasjenige, was durch dieselben ausgedrückt werden solle, schon in den Worten: „zu diesem Zwecke" d. i. „zur Errettung aus einer gemeinschaftlichen Gefahr" enthalten sei. Jedenfalls gehöre die beabsichtigte spezielle Andeutung, wenn man sie über-

haupt für unentbehrlich halte, nicht in die prinzipielle Bestimmung des Art. 551, sondern in die nachfolgenden speziellen Bestimmungen, wo sie jedoch bereits durch die Beschlüsse der Versammlung zum ersten Absatz des Art. 558 und zu Art. 563 eine hinreichende Erledigung gefunden habe, abgesehen davon, daß nunmehr auch der durch die vorsätzliche Beschädigung verursachten Folgen in Art. 551 Erwähnung zu thun beschlossen worden sei. Die ausdrückliche Beifügung der in Rede stehenden Worte sei im Gegentheile sogar bedenklich, zumal sie mit den Worten: „zu diesem Zwecke" mit „oder" verbunden seien, dadurch aber zu der Ansicht Veranlassung gäben, als solle mit denselben eine ganz besondere neue Art von Havereifällen bezeichnet werden, obschon sie doch nur ein Beispiel dafür angeben sollten, wie zu dem bezeichneten Zwecke besondere Kosten aufgewendet werden könnten. Eventuell werde mit Rücksicht hierauf statt: „oder" „und", oder „namentlich auch" zu setzen beantragt.

Bei der Abstimmung wurde statt: „und" mit 6 gegen 4 Stimmen: „namentlich auch" zu setzen beschlossen, sodann aber mit demselben Stimmenverhältnisse die Streichung der Worte: „oder zur Wiederherstellung solcher Schäden" genehmigt.

Nach kurzer Besprechung wurde hierauf der Beschluß gefaßt, es dabei zu belassen, daß die Errettung von Schiff und Ladung beabsichtigt sein müsse, wenn eine große Haverei vorhanden sein solle, daß dagegen der Fall, wenn eine Sache absichtlich ganz aufgeopfert werde, um die andere zu retten, im Gesetze nicht zu erledigen, sondern nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen der in rem versio, negotiorum gestio u. dgl. zu beurtheilen sei.

Ein Mitglied schlug hierauf vor, statt: „ingleichen die Kosten" zu setzen: „ingleichen die außerordentlichen Kosten", damit man bei Anwendung des Artikels nicht zu weit gehen und nicht am Ende sogar die beim gewöhnlichen Verlauf der Reise erwachsenden Lootsengelder u. dgl. als große Haverei anzusehen versucht sei, da sich Schiff und Ladung doch immer in einer gewissen gemeinschaftlichen Gefahr befinde, wenn die Zuziehung eines Lootsen als wirkliches Bedürfniß erscheine u. dgl.

Es wurde jedoch hiegegen bemerkt: Daß es sich hier nur um Aufwendung außerordentlicher Kosten in dem eben angedeuteten Sinne handle, ergebe sich schon zur Genüge aus der Bezeichnung des Zwecks, wegen dessen dieselben aufgewendet werden müßten. Die Beifügung des Wortes: „außerordentliche" könne aber, namentlich wenn es nicht auch zu den Worten: „Alle Schäden" hinzukäme, leicht dahin gemißdeutet werden, als sollten bei

den außerordentlichen Maßregeln, die zur Rettung von Schiff und Ladung vorgenommen würden, die Kosten gewöhnlicher Art, wie z. B. beim Einlaufen in den Nothhafen die Lootsengelder, Hafengebühren u. dgl., nicht in großer Haverei vertheilt werden.

Die Einschaltung des Wortes: „außerordentliche" wurde hierauf mit 7 gegen 3 Stimmen abgelehnt.

Bei definitiver Feststellung des

Art. 552

wurde die Frage wiederholt in Betracht gezogen, ob sowohl vom Schiff als von der Ladung etwas gerettet worden sein müsse, um die große Haverei zu begründen. Es sprach sich jedoch Niemand für eine Modifikation des in der 310. Sitzung gefaßten Beschlusses aus, und wurde es deshalb lediglich bei diesem Beschlusse belassen.

Zu den

Art. 553—563

wurde hierauf beantragt, im Gesetze ausdrücklich in geeigneter Weise anzudeuten, daß die in diesen Artikeln aufgeführten Fälle nur dann als Fälle der großen Haverei gelten sollten, wenn zugleich die allgemeinen Voraussetzungen der Art. 551 und 552 vorhanden seien, demzufolge in Art. 553 statt: „Zur großen Haverei gehören insbesondere folgende Fälle" ungefähr zu setzen: „Zur großen Haverei gehören unter den Voraussetzungen der Art. 551 und 552 insbesondere folgende Fälle".

Es wurde aber hiegegen geltend gemacht: Dieser Antrag scheine sich aus einem zweifachen Grunde nicht zu empfehlen. Einmal komme nämlich in Betracht, daß in den Art. 553—563 eine Reihe von Kontroversen entschieden worden sei, welche bis jetzt darüber beständen, unter welchen Voraussetzungen in gewissen einzelnen Fällen große Haverei anzunehmen sei. Der Vortheil, der durch Entscheidung dieser Streitfragen gewonnen werden solle, würde gänzlich verloren gehen, wenn im Gesetze ausdrücklich gesagt würde, es sei bei jedem einzelnen Falle der mehrgenannten Artikel von Neuem zu untersuchen, ob die allgemeinen Voraussetzungen der großen Haverei vorhanden seien. Sodann dürfe auch nicht übersehen werden, daß in den Art. 551—563 zugleich einige anomale Havereifälle enthalten seien, bei welchen unmöglich alle Voraussetzungen der großen Haverei vorhanden sein könnten. Durch die Annahme des vorliegenden Antrags würden diese anomalen Fälle gänzlich beseitigt. Da nun in der Praxis kaum erhebliche Bedenken darüber auftauchen würden, ob bei einem Artikel das Vorhandensein der allgemeinen Vorbedingungen der großen Haverei vorausgesetzt, somit im konkreten Falle nachzuweisen, oder eine Kontroverse entschieden, oder ein

anomaler Havereifall statuirt sei, so sei es angemessen, es einfach bei der Fassung des Entwurfs zu belassen.

Um die eben berührten Bedenken zu heben und gleichwohl diejenige Deutlichkeit des Gesetzes zu erreichen, welche mit dem oben erwähnten Antrage bezweckt gewesen, wurden hierauf von verschiedenen Seiten Vorschläge eingebracht, und dabei namentlich von einem Mitgliede empfohlen, den Eingang der Art. 553—563 dahin zu fassen, daß zur großen Haverei unter der Voraussetzung, daß im Uebrigen (d. i. in sofern in den Artikeln nicht über einzelne Voraussetzungen etwas besonderes bestimmt sei) die Vorbedingungen der Art. 551 und 552 vorhanden seien, folgende Fälle gehörten ꝛc. ꝛc., durch eine geeignete Fassung der Bestimmungen über die anomalen Havereifälle aber, wie z. B. dadurch, daß man sage, ein Havereifall sei vorhanden, wenn auch dieses oder jenes Erforderniß fehle u. dgl., anzudeuten, daß mit diesen Bestimmungen nicht blos Beispiele zu den Art. 551 und 552, sondern besondere, neben diesen Artikeln hergehende Normen, festgesetzt werden sollten.

Nach längerer Debatte wurde der Vorschlag, es lediglich bei der Fassung des preuß. Entwurfs zu belassen, mit 8 gegen 2 Stimmen abgelehnt und mit demselben Stimmenverhältniß der zuletzt erwähnte Vorschlag angenommen.

Hierauf wurden die Protokolle der CCCVI. Sitzung vom 12. März, der CCCVII. Sitzung vom 14. März, der CCCVIII. Sitzung vom 15. März und der CCCIX. Sitzung vom 17. März 1859 verlesen und genehmigt.

CCCXVI. Sitzung.

Hamburg, am 29. März 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde in heutiger Sitzung vom Herrn Referenten auf

Art. 558

des preuß. Entwurfs und Art. 567 der Anlage zum 314. Protokolle zurückzugehen beantragt und hiezu vorgebracht: Schon in der 314. Sitzung sei hervorgehoben worden, daß Art. 567 in sofern unvollständig sei, als er nicht genau bestimme, welche Grundsätze von der großen Haverei auf die in dem Artikel berührten Fälle Anwendung fänden, und welche Kosten des Aufenthalts gemeinschaftlich von Schiff und Ladung getragen werden sollten, ob sämmtliche in Abs. 2 des Art. 558 genannte, durch den Aufenthalt im Nothhafen bedingte Kosten, oder welche sonst, eine Frage, deren Beantwortung sich gleichfalls aus den bei Berathung des Art. 567 geltend gemachten Gründen empfehle. Art. 567 bedürfe aber auch noch in einer anderen Beziehung der Vervollständigung. Es müsse nämlich ergänzend hinzugefügt werden, daß, wenn der Schiffer wegen eines der in Art. 563 der Anlage zum 314. Protokolle erwähnten Ereignisse erst einen Nothhafen aufsuchen müsse, außer den Kosten des Aufenthalts daselbst, auch die des Einlaufens und Auslaufens nach den Grundsähen der großen Haverei zu vertheilen seien. Vorausgesetzt nun, daß der Vorschlag, den Art. 567 auf die in der 314. Sitzung beantragte Weise in den Titel von der großen Haverei zu übertragen, auch jetzt die Zustimmung der Versammlung nicht erlangen sollte, obschon in diesem Titel noch einige andere anomale Fälle der großen Haverei aufgeführt würden, und am Ende der vorigen Sitzung beschlossen worden sei, die anomalen Havereifälle in einer geeigneten Redaktion kennbar als solche zu bezeichnen, werde dem Obigen zufolge beantragt, in einem Zusatze zu Art. 567 auszusprechen, daß unter den dort erwähnten Kosten des Aufenthalts die in Abs. 2 des Art. 558 erwähnten Aufenthaltskosten zu verstehen und, wenn sich der Schiffer wegen eines der in Art. 563 genannten Ereignisse erst einen Hafen aufzusuchen genöthigt sehe, auch die Kosten des Ein- und Auslaufens in großer Haverei zu vergüten seien.

Der zuletzt erwähnte Antrag wurde nach kurzer Diskussion einstimmig angenommen, im Uebrigen aber beschlossen, den Art. 567 im Titel vom Frachtgeschäfte stehen zu lassen, und nur der Redaktionskommission anheimgegeben, zu erwägen, ob nicht im Titel von der großen Haverei auf denselben zu verweisen sei.

Hierauf wurde vom Herrn Referenten zu

Art. 561

Folgendes vorgebracht: In der 314. Sitzung sei beschlossen worden, daß nicht allein die Kosten für Auslösung der bei Vertheidigung des Schiffs und der Ladung an Bord gefangenen, sondern auch der außerhalb des Schiffs im Dienste von Schiff und Ladung verwendeten und hiebei gefangen genommenen Seeleute in großer Haverei zu vertheilen seien. Diese Bestimmung setze voraus, daß den eben erwähnten Seeleuten in den betreffenden Fällen ein Anspruch auf Auslösung zustehe und würde ohne Anerkennung dieses Anspruchs gegenstandslos sein. Wirklich enthielten auch das französische, holländische und spanische Gesetzbuch Vorschriften darüber, unter welchen Voraussetzungen den gefangenen Seeleuten ein Recht auf Auslösung auf Kosten des Schiffs allein oder auf gemeinschaftliche Kosten des Schiffs und der Ladung zustehe. Demnach werde es, vorausgesetzt, daß die zu Art. 561 gefaßten Beschlüsse beibehalten werden sollten, nicht zu umgehen sein, ähnliche Bestimmungen in den Titel von der Schiffsmannschaft aufzunehmen. Da die Aufnahme solcher Vorschriften jedoch bei einer früheren Gelegenheit abgelehnt worden, die betreffende Frage auch nicht von großem praktischen Interesse sei, und ohnehin für den äußersten Fall die Bestimmungen der Art. 551 und 552 ausreichen würden, werde die Streichung der über die Vertheilung von Auslösungskosten bei Berathung des Art. 561 angenommenen Bestimmungen beantragt. Nach kurzer Diskussion wurde dieser Vorschlag einstimmig genehmigt.

Hiernach ging die Versammlung zur Diskussion der schon am Schlusse der 314. Sitzung angeregten und damals vorbehaltenen Frage über. Von Seiten des Herrn Referenten wurde hiezu bemerkt: Wenn der Schiffer während der Reise in einem Nothhafen einen Theil der Ladung verkauft habe, um sich die zur Reparatur des Schiffs erforderlichen Geldmittel zu verschaffen, so müsse selbstverständlich dem dadurch betroffenen Ladungsempfänger Ersatz geleistet werden. Sei von der Ladung Etwas verkauft worden, um einen als große Haverei erscheinenden Schaden wieder herzustellen, so könne es keinen Zweifel leiden, daß der bezügliche Werth gleichfalls in großer Haverei ersetzt werden müsse. Die in großer Haverei ver-

kauften Güter seien alsdann, wie man sich gewöhnlich ausdrücke, den geworfenen gleich zu achten. Mit dieser Auffassung stehe auch der preuß. Entwurf im Einklang; auch nach seiner Absicht solle der Ladungsinteressent, dessen Güter verkauft worden, wegen des Werths derselben unmittelbar als Havereigläubiger in die Dispache eingesetzt werden, somit erforderlichen Falls direkt gegen die anderen beitragspflichtigen Ladungsinteressenten seine Rechte auf Bezahlung der betreffenden Beiträge geltend zu machen befugt sein. Anders verhalte sich die Sache aber, wenn es sich um Reparatur einer partikulären Haverei des Schiffs handle. In diesem Falle lägen die Reparaturkosten, wie schon bei Berathung des Art. 558 Abs. 1 anerkannt worden sei, an und für sich ausschließlich dem Rheder zur Last; der Erlös aus den verkauften Gütern werde demnach nicht unmittelbar im gemeinschaftlichen Interesse von Schiff und Ladung verwandt, sondern nur in dem des Rheders, es könne also auch zunächst nur dieser ersatzpflichtig erscheinen. Indessen würde eine Bestimmung dieses Inhalts unter Umständen sehr hart und unbillig gegen den betroffenen Ladungsinteressenten sein. Denn, wenn das Schiff in einem neuen Unfall zu Grunde ginge, würde er seinen Ersatzanspruch, weil es an einem Objekte fehle, aus dem er befriedigt werden könne, verlieren, somit den durch Verkauf seiner Güter entstandenen Schaden für alle Zeit allein tragen müssen, obschon es doch nur ein Zufall sei, daß gerade die Güter dieses Interessenten und nicht die Andrer angegriffen worden, und obschon deren Verkauf auch den übrigen Ladungsbetheiligten zu Gute gekommen sei, weil außerdem die Reparatur des Schiffs und die Fortsetzung der Reise unmöglich gewesen wäre. Demzufolge und da der Entwurf hierüber keine Entscheidung enthalte, scheine es angemessen, zu bestimmen, daß die übrigen Ladungsinteressenten demjenigen, dessen Güter verkauft worden seien, nach den Grundsätzen der großen Haverei, also unter Zuziehung sowohl der unverkauft gebliebenen, als der verkauften Ladungstheile zur Beitragsleistung gemeinschaftlich Ersatz reichen müßten, wenn dieser Ersatz von dem Rheder nicht zu erlangen sei. Es werde zu diesem Zwecke folgende Bestimmung in Vorschlag gebracht:

a. „Wenn der Schiffer Behufs Fortsetzung der Reise, jedoch zum Zweck „einer nicht zur großen Haverei gehörenden Aufwendung einen Theil „der Ladung verkauft hat, so muß der Rheder aus Schiff und Fracht „Ersatz leisten. Kann der Eigenthümer der verkauften Güter hie„durch nicht befriedigt werden, so wird die ihm gebührende Ver„gütung von allen Ladungsbetheiligten nach den Grundsätzen der „großen Haverei aufgebracht.“

Auf diese Ausführungen wurde von anderen Seiten bemerkt: Es bedürfe einer Bestimmung des oben vorgeschlagenen Inhalts nicht, weil sich aus einer richtigen Anwendung des Art. 551 von selbst ergebe, daß der Werth der im Nothhafen verkauften Güter dem Eigenthümer derselben vom Rheder und von den übrigen Ladungsinteressenten in großer Haverei zu vergüten sei, selbst wenn es sich um die Anschaffung der Mittel zur Reparatur einer partikulären Haverei handle. Wenn eine solche Reparatur so dringend sei, daß sie sogleich im Nothhafen vorgenommen werden müsse, weil außerdem die Reise gar nicht fortgesetzt werden könne, so liege hierin eine Schiff und Ladung gemeinschaftlich angehende Gefahr, und, wie schon in der vorigen Sitzung hervorgehoben worden sei, ein neuer Fall der großen Haverei. Jeder Schade, der daraus entstehe, daß eine Reparatur unverzüglich vorgenommen werden müsse, werde eben dadurch zu großer Haverei, wenngleich die Beschädigung selbst nur als partikuläre Haverei erscheine; die letztere sei gewissermaßen die causa remota, die Nothwendigkeit sofortiger Reparatur die causa proxima dieses Schadens. Die Versammlung habe dies bei Berathung des Art. 558 Abs. 1 und Art. 563 bereits anerkannt, indem z. B. in dem letzteren verordnet sei, daß der Verlust, welcher durch den Verkauf von Gütern im Nothhafen entstehe, also z. B. diejenigen 2000 Rth., die dadurch verloren gingen, daß Güter im Werth von 4000 Rth. im Nothhafen um 2000 Rth. verkauft werden müßten, in großer Haverei zu verrechnen seien, ohne Unterschied, ob der Erlös aus der Waare für Reparatur einer großen oder partikulären Haverei verwendet werde. Den Anspruch auf Ersatz des Erlöses selbst habe man allerdings mitunter deshalb nicht in die große Haverei aufnehmen zu können geglaubt, weil der Eigenthümer der Güter wegen desselben einen Ersatzanspruch gegen den Rheder habe, mithin in sofern kein Schade gestiftet sei. Diese Auffassung scheine indeß nicht die richtige zu sein. Dadurch, daß der Ladungsbetheiligte sich gefallen lassen müsse, an Stelle des als reeller Vermögenstheil erscheinenden Quantums Güter eine Forderung an den Rheder zugewiesen zu erhalten, die mit dem Untergange oder mit einer neuen Verbodmung ꝛc. ꝛc. des Schiffs werthlos werden könne, sei allerdings ein Schade verursacht. Der Umstand, daß der Erlös der verkauften Güter zur Wiederherstellung eines den Rheder allein angehenden Schadens verwendet werde, komme nicht weiter in Betracht, als daß die Beitragspflichtigen in großer Haverei eine Ersatzforderung gegen den Rheder hätten. Primär sei demnach nicht, wie in dem Antrag unter a vorgeschlagen, der Rheder, sondern die sämmtlichen Interessenten von Schiff und Ladung auch wegen des zur Reparatur einer partikulären Haverei

verwendeten Erlöses der verkauften Waaren ersatzpflichtig. Es bedürfe deshalb des Antrags unter a nicht.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde, um die hier erörterte Frage in dem eben dargelegten Sinne im Gesetze zu erledigen, vorgeschlagen, dem Art. 563 folgende Fassung zu geben.

b. „Endlich gehören zur großen Haverei die Kosten und der sonstige Auf„wand zur Beschaffung der Geldmittel, welche zur Deckung der großen „Haverei erforderlich sind, insbesondere der Werth der im Nothhafen „verkauften Waaren" rc. rc. wie im Entwurfe.

Ein Mitglied endlich empfahl unter Berufung darauf, daß dies mit der allgemeinen Auffassung des Verkehrs in Einklang stehen würde, auszusprechen, daß der Eigenthümer der im Nothhafen verkauften Güter dieselben Rechte habe, als wenn ihm Schiff, Fracht und Ladung verbodmet worden wäre.

Gegen diese Anträge wurde wieder von anderen Mitgliedern eingewendet: An und für sich gehöre der Anspruch auf Ersatz der wegen einer partikulären Haverei verkauften Güter noch weniger zur großen Haverei, als die im Eingange des Protokolls erwähnten Aufenthaltskosten; denn abgesehen von dem Verlust durch den im Nothhafen sich ergebenden Minderwerth der Waaren, könne man nicht eher annehmen, daß dem Eigenthümer derselben ein Schade zugegangen sei, als bis sich ergeben habe, daß er vom Rheder keinen Ersatz erlangen könne. Der Antrag unter b würde dagegen noch weniger als das gänzliche Uebergehen der vorliegenden Frage im Gesetze gerechtfertigt sein, da er die allerdings mehrfach vertretene, aber neuerdings ziemlich allgemein als unhaltbar befundene Ansicht zur Geltung bringen solle, daß auch die Reparaturkosten, wenngleich nur wegen einer partikulären Haverei im Nothhafen reparirt werden müsse, ein für alle Mal und ohne vollständigen Ersatz von Seiten des Rheders zur großen Haverei gehörten. Die Auffassung des Verkehrs endlich gehe nicht weiter, als daß in dem hier in Rede stehenden Falle die übrigen Ladungsbetheiligten gleichsam die Garanten des Ersatzanspruchs für die verkauften Güter seien; namentlich müsse bestritten werden, daß man im Verkehre den Eigenthümer der verkauften Güter dem Bodmereigläubiger gleichstelle; man gestehe ihm keineswegs alle einzelnen, aus dem Bodmereicontrakt fließenden Rechte zu; so sei z. B. gewiß Niemand der Ansicht, daß, wie dies bei einer Bodmerei der Fall wäre, jeder Theil der Ladung solidarisch für den ganzen fraglichen Ersatzanspruch hafte, daß es in der Willkühr des

Ersatzberechtigten stehe, ob er aus Schiff oder Ladung zuerst Deckung für seine ganze Forderung suchen wolle, und daß der Letztere Bezahlung des ganzen Erlöses der Ladung fordern dürfe, ohne selbst beitragspflichtig zu sein.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag unter a mit 9 gegen 2 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

Hierauf wurde zur Diskussion des

Art. 564

des preuß. Entwurfs übergegangen und dessen Streichung beantragt, da die Abs. 1 und 2 lediglich eine Wiederholung der im Titel vom Schiffer bereits aufgeführten Bestimmungen enthielten, Abs. 3 aber auf Grund allgemeiner Rechtsgrundsätze sich von selbst ergebe, indem nirgends ausgesprochen sei, daß die Verklarung über die Vorgänge auf See ausschließlich Beweis liefere, und endlich die ausdrückliche Erwähnung dessen, was Abs. 3 enthalte, um deswillen bedenklich erscheine, weil dadurch die Schiffer veranlaßt werden könnten, sich minder streng an die Vorschrift zu halten, die es ihnen, bei Vermeidung eigener Haftbarkeit für den daraus entstehenden Schaden, zur Pflicht mache zu verklaren, so oft ein Anlaß dazu vorhanden sei, wenn es auch für sie ohne Interesse wäre.

In der darauf folgenden Diskussion wurde für die Beibehaltung des Artikels zwar angeführt: einestheils empfehle sich die Bezugnahme auf die Verklarung, weil diese gerade für die große Haverei ihre wesentlichste Bedeutung habe; anderntheils werde die allerdings unrichtige Ansicht mitunter vertheidigt, daß ohne Verklarung keine Havereivertheilung Statt finde, weshalb es nicht überflüssig erscheine, das Gegentheil ausdrücklich zu bestimmen. Indessen wurde der Vorschlag auf Streichung des Art. 564 mit 6 gegen 5 Stimmen angenommen. Zu

Art. 565

wurde im Eingange statt: „Schadensrechnung" „Dispache" zu setzen beschlossen und sodann zu Ziffer 1 bemerkt: Eine ähnliche Bestimmung wie in Ziffer 1 finde sich in allen Gesetzgebungen; streitig sei nur die Frage, welchen Einfluß die Zustimmung des betreffenden Ladungsinteressenten zur Verladung der Waaren auf Deck haben solle. Wenn man aber erwäge, daß die in Rede stehende Bestimmung wohl nur deshalb eine so allgemeine Anerkennung gefunden habe, weil sehr leicht ein zufälliger Verlust der auf Deck geladenen Güter für einen absichtlich im Interesse von Schiff und Ladung herbeigeführten ausgegeben werden könne, und weil gerade diese Güter eine Gefahr für Schiff und Ladung, welcher nur durch Beseitigung jener begegnet werden könne, zu häufig hervorriefen, als daß den übrigen

Ladungsinteressenten zu einem solchen Verluste beizutragen zugemuthet werden dürfe, so werde es sich rechtfertigen, ganz allgemein und ohne Unterscheidung, ob der Ladungsinteressent zugestimmt habe oder nicht, die nicht unter Deck geladenen Güter von der großen Haverei auszuschließen, somit den Entwurf beizubehalten. Die Bestimmung der Ziffer 1 bedürfe jedoch einer Ergänzung. Bei Berathung des Art. 413 des preuß. Entwurfs sei nämlich den Landesgesetzen vorbehalten worden, von der Vorschrift, daß der Schiffer ohne Zustimmung des Eigenthümers keine Waare auf Deck verladen dürfe, für die Küstenschifffahrt eine Ausnahme zu machen, wenn hiefür ein Bedürfniß vorhanden sein sollte. Wenn in einer Gesetzgebung nun von diesem Vorbehalt Gebrauch gemacht, und die Verladung von Gütern auf Deck auch ohne Zustimmung der Betheiligten für die Küstenschifffahrt als erlaubt bezeichnet worden wäre, müsse man, um nicht inconsequent zu werden, die Vertheilung des durch den Wurf 2c. der nicht unter Deck geladenen Güter entstehenden Schadens in großer Haverei für zulässig erklären. Es werde deshalb beantragt, in diesem Sinne einen Zusatz zu Ziffer 1 zu machen.

Von anderer Seite wurde anheimgegeben, ob nicht noch eine weitere Ausnahme von der Bestimmung unter Ziffer 1 da zu statuiren sei, wo für gewisse Waaren und Reisen der Handelsgebrauch die Verladung auf Deck selbst dem Assekuradeur gegenüber ohne besondere Anzeige als erlaubt anerkennen sollte. Dieser Vorschlag blieb indeß ohne Unterstützung, theils weil man dafür hielt, daß die Usanzen, auf welche sich dieser Vorschlag beziehe, nur höchst vereinzelt vorkämen, wie z. B. zwischen England und Nordamerika für Holzladungen während gewisser Monate, somit kein Bedürfniß für eine solche Ausnahmebestimmung vorhanden sei; theils weil der Antrag nicht zu dem vorliegenden Artikel gehöre, sondern zu dem Art. 413 des preuß. Entwurfs und den bei Berathung desselben gefaßten Beschlüssen.

Ebenso blieb der Antrag ohne Unterstützung, die Bestimmung der Ziffer 1 zu streichen. Zwar wurde angeführt, daß es für dieselbe an hinreichenden Motiven fehle, und sie überdies höchst unbillig sei, namentlich für den Fall, daß der Schiffer die Güter ohne Genehmigung des Ladungsinteressenten auf Deck verladen, denselben also ohnehin schon durch die Art der Unterbringung seiner Güter gefährdet habe, und vielleicht gerade durch den Wurf dieser Güter Schiff und Ladung wirklich gerettet worden seien.

Man hielt indessen dafür, daß sich die Beseitigung der Ziffer 1 theils wegen der ausnahmslosen Uebereinstimmung der sämmtlichen Gesetzgebungen über diesen Punkt, theils wegen der Rücksicht auf das Assekuranzrecht, das man doch nicht füglich bei dem Titel von der großen Haverei

ganz außer Acht lassen könne, nicht würde rechtfertigen lassen, weil sich kein Assekuradeur dazu herbeilassen werde, für Havereibeträge aus Anlaß von Beschädigung &c. der nicht unter Deck verladenen Güter aufzukommen, die Ladungsinteressenten somit durch Streichung der Ziffer 1 Gefahren ausgesetzt würden, gegen die sie sich unmöglich assekuriren könnten.

Schließlich wurde Ziffer 1 einstimmig angenommen. Zu Ziffer 2 wurde bemerkt, daß die Bestimmung des Entwurfs zu weit führe, indem es weder immer den Verhältnissen angemessen, noch auch überhaupt stets möglich sei, über alle mit gutem Fug und Recht an Bord befindlichen Güter Connossemente auszustellen, wie z. B. wenn der Schiffer selbst bei der Ladung betheiligt sei, oder die Güter im letzten Augenblick vor Abfahrt des Schiffs an Bord gebracht würden, oder Passagiereffekten in Frage ständen u. dgl. Da es nun eigentlich nur darauf ankomme, durch die Bestimmung der Ziffer 2 eine Garantie dafür zu schaffen, daß nicht solche Güter als geworfen bezeichnet würden, die entweder gar nicht, oder nur heimlich in der Weise verschifft werden, daß sie nur dann hervortreten, wenn sie als ersatzberechtigt erscheinen, und sich der Controlle entziehen, wenn sie als beitragspflichtig ins Mitleiden gezogen werden sollen, und da es sich somit wesentlich darum handle, zu bestimmen, daß es eines offenkundigen, jedem Betheiligten zugänglichen Beweises der wirklichen Verschiffung bedürfe, wenn die geworfenen Güter in großer Haverei vergütet werden sollten, so werde beantragt, die Ziffer 3 dahin zu fassen, daß in großer Haverei diejenigen Güter nicht zu ersetzen seien, über welche weder ein Connossement ausgestellt, noch ein Eintrag im Manifest oder Ladebuch enthalten sei. Dieser Antrag wurde einhellig angenommen.

Ziffer 3 wurde gleichfalls genehmigt, jedoch mit der Modifikation, daß deren Fassung mit der nach Protokoll S. 2298 flgd. angenommenen Vorschrift in Einklang zu bringen sei.

Zu Ziffer 4 wurde von einem Herrn Abgeordneten bemerkt, es müsse mit Rücksicht auf die in der 310. Sitzung zu Art. 553 geltend gemachten Erwägungen statt: „nicht auf Deck" jedenfalls gesetzt werden: „nicht am gehörigen Orte"; von einem anderen Mitgliede aber die Streichung beantragt, weil es an hinreichenden Motiven für diese Vorschrift fehle. Es sei nicht abzusehen, weshalb ein Boot nicht in großer Haverei vergütet werden solle, wenn es von dem gekappten Mast zerschlagen worden sei, weil es nicht am gehörigen Ort befestigt gewesen, während es vergütet werden müsse, wenn es zuvor genügend befestigt worden war. Was von den Böten gelte, müßte endlich auch von einer Menge anderer Geräthschaften gelten, die auch einer geringeren Gefahr des Verlusts oder der Beschädigung ausgesetzt seien, wenn sie sich an

dem gehörigen Orte befänden. Die Vorschrift der Ziffer 4 würde aber, in dieser Weise consequent ausgeführt, zu manchen nicht unerheblichen Inkonvenienzen führen. Schließlich wurde die Streichung der Ziffer 4 mit 9 gegen 2 Stimmen genehmigt. Zu

Art. 566

wurde zunächst erläuternd bemerkt: Wenn das Schiff Haverei erlitten habe, so gelange dasselbe, abgesehen von dem hier gar nicht in Betracht kommenden Falle des Totalverlusts, entweder mit der Beschädigung in den Bestimmungshafen, oder es müsse schon in dem Nothhafen reparirt werden. In dem zuerst erwähnten Falle solle nach der Absicht des Entwurfs die Taxe der voraussichtlich erforderlichen Reparaturkosten in großer Haverei vergütet werden, ohne Rücksicht darauf, ob das Schiff in der Folge wirklich reparirt oder gänzlich abgetackelt werde. Dies sei auch ganz angemessen, da nicht abzusehen sei, wer von den Havereibetheiligten ein Interesse daran haben könnte, oder ein Recht darauf haben sollte, daß der Rheder das Schiff wieder reparire und in seetüchtigen Zustand herstelle, obschon die Reise, auf welche sich der Frachtvertrag bezog, vollendet und das Schiff vielleicht nach der Reparatur kaum noch so viel werth sei, als die Reparaturkosten betragen hätten. Wenn das Schiff aber während der Reise reparirt werden müsse, so solle dem Rheder, nach der Absicht des Entwurfs, der Betrag der wirklich aufgewandten Reparaturkosten vergütet werden. Um jedoch jeden Unterschleif zu verhüten und zu verhindern, daß bei der Reparatur des Havereischadens mehr, als durch den letzteren bedingt sei, in das Schiff verwendet werde u. dgl., wolle der Entwurf in der Taxation der Reparaturkosten auch für diesen Fall eine Controle schaffen und habe deshalb in Abs. 1 ganz allgemein vorgeschrieben, daß in jedem Fall der großen Haverei eine Taxation der erforderlichen Reparaturkosten vorgenommen werden müsse.

Hierauf wurde von einem Mitgliede beantragt, auszusprechen, daß, wenn im Nothhafen reparirt werden müsse, die wirklich aufgewendeten Reparaturkosten nur dann zu vergüten seien, wenn dieselben nicht mehr als die Taxe betrügen, daß aber auch nur die wirklich verwendeten Kosten in Ansatz gebracht werden dürften, wenn die Taxe höher sei, da diese Vorschrift nicht allein vielfache Anerkennung in der Legislation und Praxis gefunden habe, sondern auch zur Abschneidung von Unterschleifen oder anderen Unrechtfertigkeiten unentbehrlich erscheine. Auf erhobene Beanstandung wurde hinzugefügt, es verstehe sich von selbst, daß die Vervollständigung und Berichtigung der Taxe nicht ausgeschlossen sei, wenn sich bei Vornahme der Reparatur zeige, daß noch andere Schäden vorhanden seien,

als bei der ursprünglichen Besichtigung und Schätzung von den Sachverständigen angegeben worden, und wenn ohne Hebung solcher neuentdeckter Mängel die Reparatur nicht möglich sei.

Gegen diesen Antrag wurde jedoch auf die Ausführungen in den Motiven zum preuß. Entwurfe Bezug genommen und weiter noch bemerkt: Es sei nicht abzusehen, weshalb der Rheder den Schaden allein tragen solle, wenn sich die Sachverständigen bei der Schätzung geirrt hätten und sich zeige, daß Niemand da sei, der sich bereit finden ließe, die nöthige Reparatur um die Taxe zu bewerkstelligen.

Ein anderes Mitglied schlug vor, auszusprechen, daß der Schiffer, wenn er einmal wegen einer großen Haverei einen Nothhafen aufgesucht habe, auch unter allen Umständen daselbst repariren müsse, widrigenfalls er seines Ersatzanspruchs verlustig werde, und bemerkte hiezu: Wenn man Bedenken trage, allgemein zu bestimmen, daß der Rheder nie anders Anspruch auf Ersatz seines Schadens habe, als wenn er die Reparatur des Schiffs wirklich vorgenommen, gesetzt auch, das Schiff hätte den Bestimmungshafen erreicht, obschon dieser Grundsatz im Assekuranzrechte und namentlich bei Versicherung von Gebäuden 2c. vielfach praktische Anerkennung gefunden habe, so möge man doch wenigstens den eben eingebrachten Antrag annehmen. Eine Bestimmung dieses Inhalts sei im Interesse der Sicherheit der Ladungsbetheiligten erforderlich; es müsse auf jede geeignete Weise verhindert werden, daß der Schiffer mit dem beschädigten Schiffe ohne vollständige Hebung des Schadens die Weiterreise nach dem Bestimmungshafen wage. Wenn dieser Antrag nicht angenommen werde, würde auch die Frage ganz unerledigt bleiben, wie die Schadensberechnung aufzumachen sei, wenn das Schiff auf der Weiterreise verloren gegangen, aber die Ladung gerettet worden, da in diesem Fall nach Art. 552 Abs. 2 die Wirkungen der großen Haverei nicht gänzlich cessiren sollten.

Man entgegnete jedoch, daß die eben beantragte Vorschrift zu weit führen und nicht selten den Ladungsinteressenten zu großem Nachtheil statt zum Vortheil gereichen würde; denn eine Reparatur im Nothhafen könne, selbst bei geringen Beschädigungen, oft weit kostspieliger sein als in dem vielleicht nicht weit entfernten Bestimmungshafen, den das Schiff voraussichtlich auch ohne Reparatur hätte erreichen können.

Auf die Frage eines Mitglieds: Was dann Rechtens sei, wenn im Nothhafen nur eine provisorische Ausbesserung des Schadens ohne bleibenden Werth für das Schiff vorgenommen worden, ward von anderen Seiten entgegnet, daß nach ihrer Ansicht in diesem Fall der Havereischaden nach der im Bestimmungshafen vorzunehmenden Taxation, jedoch unter Hinzu=

rechnung der Kosten für die provisorische Reparatur, nach den für die Reparatur im Nothhafen geltenden Grundsätzen zu vergüten sei. Ein förmlicher Beschluß wurde über diese Frage nicht gefaßt.

Eine weitere Differenz betraf die Frage, was Rechtens sein solle, wenn die in Abs. 1 vorgeschriebene Taxation im Nothhafen unterlassen und ohne dieselbe reparirt worden sei. Einige Mitglieder hielten dafür, daß diese Frage offen zu lassen sei, andere waren der Meinung, dieselbe sei bei der streng dispositiven Fassung des Abs. 1 dahin entschieden, daß der Rheder seines Ersatzanspruches, als dessen Vorbedingung die Taxation erscheine, verlustig gehen würde, wenn er die Schätzung unterließe.

Mit Rücksicht hierauf proponirte ein Mitglied, auszusprechen, daß die Taxation im Nothhafen nur dann unerläßlich sein solle, wenn deren Vornahme überhaupt möglich sei. Es wurde jedoch hiegegen bemerkt: Wo die Reparatur ausführbar sei, werde es sicher auch nicht an geeigneten Sachkundigen zur Vornahme der Schätzung fehlen. Sollte letzteres aber dennoch einmal der Fall sein, so verstehe es sich auf Grund allgemeiner Rechtssätze von selbst, daß der Rheder alsdann unter dem Mangel der Taxation nicht leiden könne, da Niemand Unmögliches zu leisten verpflichtet sei.

Bei der Abstimmung wurde mit 6 gegen 5 Stimmen entschieden, daß, wenn die Reparatur im Nothhafen wirklich vorgenommen werde, der Schaden des Schiffs nach der Taxe oder nach den wirklich aufgewendeten Reparaturkosten berechnet werden müsse, je nachdem der Betrag der einen oder der anderen geringer sei.

Der Antrag, zu bestimmen, daß der Schiffer, wenn er wegen einer Haverei einen Nothhafen angelaufen habe, bei Verlust seines Ersatzanspruchs auch daselbst repariren müsse, wurde mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt, dagegen mit 7 gegen 4 Stimmen beschlossen: daß, wenn die Taxation im Nothhafen nicht möglich gewesen, nur das wirklich Aufgewendete zu ersetzen sei, und im Uebrigen Art. 566 vorbehaltlich einer Prüfung der Redaktion angenommen.

CCCXVII. Sitzung.

Hamburg, am 31. März 1859.

In heutiger Sitzung wurde unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule zu

Art. 567

des preuß. Entwurfs übergegangen und dabei Abs. 1 ohne Beanstandung angenommen. Man erkannte allgemein an, daß die in diesem Absatz enthaltene Zeitbestimmung der Vorschrift derjenigen Assekuranzbedingungen vorzuziehen sei, nach welchen der volle nachgewiesene Betrag des Schadens nur während der ersten Reise des Schiffs in Ansatz gebracht werden dürfe, indem einestheils der Begriff der ersten Reise zu unbestimmt und anderntheils die Dauer derselben zu verschieden sei, als daß dieselbe ohne Unterschied der einzelnen Fälle maßgebend sein könne.

Zu Abs. 2 wurde bemerkt, die in diesem Absatz enthaltene Bestimmung müsse bei der Gleichheit der Verhältnisse nicht blos dann Platz greifen, wenn der Betrag des Schadens durch die Taxe, sondern auch dann, wenn er durch die Rechnung der Bauhandwerker u. dgl. nachgewiesen sei. Es wurde deshalb, da das Erforderliche hierüber schon in Abs. 1 enthalten zu sein schien, die Streichung der Worte: „durch die Taxe" beantragt und einstimmig genehmigt, und mit dieser Modifikation Abs. 2 gleichfalls angenommen.

Zum dritten Absatz des Artikels wurde beantragt, die hierin enthaltene Zeitbestimmung mit der in Abs. 1 enthaltenen in Einklang zu bringen, somit auszusprechen, daß, wenn einzelne Theile des Rumpfs oder des Inventars zur Zeit der Beschädigung noch kein volles Jahr in Gebrauch gewesen, in Beziehung auf dieselben kein Abzug stattfinde, sodann aber zur Vereinfachung der Redaktion den dritten Absatz des Artikels mit dem ersten zu verbinden. Zur Unterstützung dieses Antrags wurde bemerkt: Es sei nicht abzusehen, warum von einzelnen Theilen des Schiffs oder des Inventars etwas Anderes gelten solle, als vom ganzen Schiffe. Dieselben

Gründe, die für die Zeitbestimmung in Abs. 1 sprächen, könnten mit gutem Grund auch für den ebengestellten Antrag angeführt werden. Denn die Entscheidung darüber, wie weit die erste Reise reiche, sei nicht minder schwierig, wenn es sich um einzelne Theile des Schiffs oder des Inventars, als wenn es sich um das ganze Schiff handle, und eben so groß, als bei dem Gegenstand des Abs. 1, seien bei den in Abs. 3 behandelten Objekten die Inkonvenienzen, welche daraus entstehen könnten, daß die erste Reise bald lang und bald kurz sei, daß sie bald nur wenige Tage und bald mehrere Jahre daure. Endlich sei der Ausdruck: „Die erste Reise machen" auch deshalb bedenklich, weil er zugleich diejenigen Bestandtheile des Inventars treffen würde, welche sich, ohne gebraucht zu werden, während einer Reise an Bord befunden hätten, z. B. die Reservesegel, das Reservetauwerk u. dgl.

Von anderen Seiten wurde hierauf entgegnet: Die Verhältnisse seien in den Fällen des Abs. 3 und Abs. 1 keineswegs völlig gleich. Namentlich würde rücksichtlich vieler Theile des Inventars die Anrechnung der sämmtlichen Kosten für die Wiederherstellung eines Havereischadens während der Dauer eines ganzen Jahres ohne Abzug für den Unterschied zwischen alt und neu zu weit führen. Dies sei bei dem Segel- und Tauwerk ganz besonders der Fall, weil dasselbe oft schon nach mehrmonatlichem Gebrauche bedeutend an dem ursprünglichen Werth verliere. Da dieses Bedenken aber allerdings auch gegen die Fassung des Entwurfs erhoben werden müsse, weil die erste Reise mitunter noch länger als ein Jahr daure, und es eigentlich nur darauf ankomme, ob die betreffenden Gegenstände zur Zeit des Verlustes oder der Beschädigung noch neu gewesen, so werde beantragt, zwar die Fassung des Entwurfs beizubehalten, aber das Wort: „erste" zu streichen.

Von einigen Seiten wurde bemerkt, eine fixe Zeitbestimmung sei wenigstens in dem Sinne, daß ein solcher Gegenstand nicht über die festgesetzte Zeit hinaus als neu betrachtet werden dürfe, höchst wünschenswerth, weshalb zu bestimmen sei, es finde kein Abzug in Beziehung auf diejenigen Theile des Rumpfs oder des Inventars statt, welche zur Zeit der Beschädigung noch ganz neu und noch kein volles Jahr in Gebrauch gewesen. Dieser Vorschlag wurde schließlich mit 8 gegen 3 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde hierauf bemerkt: Als ein Gegenstand von bedeutendem Werthe, der in Fällen der großen Haverei Beschädigungen erleiden, dessen Ersatz somit gleichfalls bei Aufmachung der Havereirechnung in Frage kommen könne, erscheine die Metallhaut des Schiffs. Da der Werth derselben aber durch den gewöhnlichen Gebrauch

nicht so leicht eine wesentliche Verminderung erleide, und namentlich während des ersten Jahres kaum eine merkbare Abnahme desselben statthabe, so würde es unbillig sein, wenn in Havereifällen schon im ersten Jahre wegen des Unterschieds zwischen alt und neu ein Abzug statthaben dürfte. Es müsse deshalb von der Metallhaut wenigstens dasselbe gelten, was in Abs. 1 und 3 in Betreff des ganzen Schiffs und der neuen Bestandtheile des Rumpfes bestimmt worden, wenn man es nicht für angemessen halten sollte, nach dem Beispiele mancher Assekuranzbedingungen noch weiter zu gehen, und auch für die Zeit nach Ablauf des ersten Jahres geringere, aber von Jahr zu Jahr steigende Abzüge zu statuiren. Da es nun zweifelhaft erscheine, ob man auch allenthalben die Metallhaut als Theil des Rumpfes ansehe, so werde beantragt, der Metallhaut ausdrücklich in Abs. 3 Erwähnung zu thun. Nach kurzer Diskussion wurde dieser Vorschlag mit 8 gegen 3 Stimmen genehmigt.

Auf die Bemerkung eines Herrn Abgeordneten, es möchte angemessen erscheinen, in derselben Weise, wie dies unter Anderm im holländischen Gesetzbuche geschehen sei, ausdrücklich im Gesetze zu entscheiden, ob eine weitere Beweisführung darüber zulässig sein solle, daß der Unterschied zwischen alt und neu in Ansehung der beschädigten Gegenstände mehr oder weniger als ein Drittel ꝛc. betrage, wurde entgegnet: Es lasse sich zwar nicht verkennen, daß die Bestimmungen des Art. 567 in einzelnen Fällen den Verhältnissen nicht angemessen sein würden und daß bei ihrer Anwendung für den Unterschied zwischen alt und neu mitunter entweder zu viel oder zu wenig abgezogen werde. Der im Gesetze verordnete Abzug sei indeß in der Regel wenigstens annähernd richtig, und der Vortheil, der aus einer durchgreifenden Bestimmung dadurch erwachse, daß weitläufige Beweisführungen über die Angemessenheit des Abzugs ein für alle Mal abgeschnitten würden, so überwiegend, daß eine Zulassung solcher Beweisführungen unräthlich erscheine. Der Entwurf habe deshalb auch eine solche durchgreifende Bestimmung statuiren wollen, wie sich dies aus der streng dispositiven Fassung desselben zur Genüge ergebe. Deshalb werde beantragt, es in dieser Beziehung lediglich bei der Fassung des Entwurfs zu belassen. Dieser Auffassung trat die Versammlung schließlich bei, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte. Bei Berathung des

Art. 568

wurde zunächst die prinzipielle Frage erörtert, ob für die Berechnung des Werths der in großer Haverei beschädigten oder verlorenen Güter bei Aufmachung der Dispache der Werth am Bestimmungsorte oder der der Faktura maßgebend sein solle.

Von einigen Herren Abgeordneten wurde hiebei vorgebracht: Der Entwurf gehe in Art. 568 und sämmtlichen nachfolgenden Bestimmungen von der Auffassung aus, daß für den Ersatz der in großer Haverei verloren gegangenen oder beschädigten Waaren derjenige Werth maßgebend sei, den dieselben am Bestimmungsorte, beziehungsweise an demjenigen Orte hätten, an welchem die Reise ende. Diese Auffassung sei aus verschiedenen Gründen jeder anderen vorzuziehen. Vor allem spreche hiefür die innere Natur selbst. Es handle sich bei der großen Haverei um Ersatz des im gemeinschaftlichen Interesse einem einzelnen Ladungsbetheiligten zugefügten Schadens. Dem beschädigten Interessenten solle wiedergegeben werden, was er durch die Haverei verloren habe, und was er gehabt haben würde, wenn seine Ladung nicht aufgeopfert worden wäre. Dieser Zweck werde aber keinesweges erreicht, wenn man ihm das vergüte, was ihm die Waaren gekostet hätten, im Gegentheile würde er dadurch bald zu viel, bald zu wenig erhalten. Wenn die Waare einmal verschifft sei, erscheine die Spekulation, die mit derselben gemacht werden solle, faktisch als vollendet; die Waare habe von diesem Augenblick an nicht mehr den Werth, den sie am Abladungsplatze hatte, denn dieser habe durch den Akt der Verschiffung seine Bedeutung verloren, sondern den Werth, der ihr am Bestimmungsort zukomme; der Gewinn oder Verlust, je nachdem der eine oder der andere als Resultat der Spekulation erscheine, sei thatsächlich vom Momente der Verschiffung an begründet. Wenn also ein Theil der Ladung aufgeopfert werde, erscheine nicht der Werth, den sie beim Ankauf hatte, sondern der Werth des Bestimmungsortes aufgeopfert. Müsse dessen ungeachtet bei Aufmachung der Dispache der Ankaufspreis zum Grunde gelegt werden, so würde der betreffende Ladungsinteressent mehr erhalten, als er in Wahrheit durch die Haverei verloren habe, wenn sich die Conjunktur zu seinem Nachtheile verändert haben sollte, denn die Differenz zwischen dem Preise des Bestimmungsorts und dem Ankaufspreise sei schon durch die Verschiffung und nicht erst durch die Haverei verloren worden; dagegen würde er zu wenig erhalten, wenn die Conjunktur einen Umschwung zu seinen Gunsten erfahren habe. Das Prinzip, daß für die in großer Haverei verloren gegangenen Güter nach dem Fakturawerth Ersatz zu leisten sei, führe nothwendig zu ganz unbilligen Resultaten. Man möge nur z. B. den Fall setzen, daß zwei verschiedene Befrachter mit zwei ganz gleichartigen Ladungen an dem Unternehmen betheiligt seien, und die Ladung des einen von ihnen ganz geworfen werde, die des anderen wohlbehalten an den Bestimmungsort ge-

lange. Angenommen, jede dieser Ladungen sei laut Faktura am Abladungsplatze 10000 werth gewesen, die Conjunktur aber so günstig, daß jede am Bestimmungsorte einen Werth von 16000 habe, so würde, wenn in einem solchen Falle der Fakturawerth der Dispache zum Grunde gelegt werden müßte, der Interessent, dessen Ladung geopfert worden sei, nur 10000 vergütet erhalten, trotzdem, daß ihm ein Gewinn von 6000 ohne den Verlust seiner Ladung nicht entgangen wäre, der andere Interessent aber, dessen Ladung durch das Opfer gerettet, dessen Gewinn also auch nur durch den Schaden des anderen Interessenten möglich geworden sei, nicht allein den Vortheil einer Preiserhöhung von 6000 haben, sondern überdies auch nur mit einem Werthe von 10000 beitragspflichtig erscheinen. Solche Resultate vertrügen sich nicht mit der Anschauung, daß Entschädigungsanspruch und Beitragspflicht bei der großen Haverei so zu regeln seien, daß es für alle Ladungsinteressenten keinen Unterschied mache, wessen Ladung geopfert worden. Dazu komme noch, daß die Fakturen als willkührliche Angaben eines einzigen Betheiligten von höchst subjektiver Bedeutung und keineswegs zuverlässig genug seien, um sie unbedenklich auch dritten Interessenten gegenüber als maßgebend ansehen zu können. Man möge nur der Unzuträglichkeiten gedenken, welche daraus entstehen könnten, wenn zwei verschiedene Ablader Waaren von einer und derselben Gattung und Qualität verschifft, deren Werth aber verschieden angegeben hätten. Sodann aber komme auch noch in Betracht, daß fast alle älteren Seerechte, gewiß aber alle neueren Gesetzgebungen dasselbe Prinzip, wie der preuß. Entwurf, angenommen hätten, und daß dasselbe auch fast überall, wo es an einer Codifikation fehle, vielleicht mit einziger Ausnahme der hanseatischen Plätze in der Praxis befolgt werde. Namentlich sei dies bezüglich der englischen und amerikanischen Praxis der Fall. Man möge nicht einwenden, daß noch bis in die neueste Zeit in den bedeutensten Handelsplätzen Südamerikas der Fakturawerth den Dispachen zum Grunde gelegt worden, denn dies sei nur bis zur Publikation des neuen brasilianischen Gesetzbuchs geschehen, in welchem das Prinzip des preuß. Entwurfs gleichfalls Geltung erlangt habe. Die Versammlung habe dasselbe übrigens schon bei einer anderen Gelegenheit für das richtige erkannt, indem sie zu Art. 500 des preuß. Entwurfs beschlossen habe, daß der Werth derjenigen Güter, welche der Schiffer zu ersetzen habe, nach dem Löschungsort zu bemessen sei. Das wesentlichste Bedenken, welches gegen dieses Prinzip erhoben werde, bestehe darin, daß durch dessen Anwendung große Weitläufigkeiten bei Aufmachung der Dispache entstehen würden, daß in jedem einzelnen Falle, um den Werth der Güter zu ermitteln, die Colli geöffnet, die Waaren gewogen, von Sach-

verständigen untersucht und geschätzt werden müßten und daß an größeren Handelsplätzen ein solches Verfahren wegen der großen Anzahl der daselbst zur Regelung gelangenden Havereiangelegenheiten geradezu unausführbar wäre u. dgl. Diese Schwierigkeiten würden jedoch ohne Zweifel übertrieben. Sie könnten unmöglich so außerordentlich groß sein, als behauptet worden, da, wie bereits bemerkt, das mehrerwähnte Prinzip in älteren und neueren Gesetzgebungen Geltung erlangt habe, über seine praktische Durchführbarkeit also bereits hinreichende Erfahrungen gesammelt worden und dessen ungeachtet demselben nach und nach alle neueren Legislationen beigetreten seien. Eine Umpackung und Schätzung der Waare sei keineswegs jederzeit erforderlich. Qualität und Quantität der zu berücksichtigenden Waaren solle ja auch nach der Fassung des Entwurfs aus den Konnossementen, dem Manifeste und der Faktura ermittelt werden, und, sei nur erst auf diesem Wege bekannt, welcher Beschaffenheit die Waare sei, und welchen Werth sie zur Zeit der Abladung am Abladungsplatze hatte, so werde der Dispacheur den Werth, der ihr am Bestimmungsort zukomme, leicht ermitteln können, da in der Regel kein Zweifel darüber obwalte, wieviel die Waaren, die am Abladungsort einen gewissen Werth hatten, nunmehr am Bestimmungsort werth seien. Zu Allem dem komme aber, daß man, wenn das hier vertretene Prinzip nicht zur Anerkennung gelangen sollte, nicht mit Grund würde aussprechen können, der Fakturawerth sei ein für alle Mal der entscheidende, sondern sich dafür entschließen müßte, den Werth des Abladungsortes für den maßgebenden zu erklären, weil viele Güter, ohne verkauft zu sein, und ohne Faktura verschifft würden, und deshalb eine Entscheidung der prinzipiellen Frage nicht zu umgehen sei, ob für die Regelung des Havereifalls der Augenblick des Anfangs oder der Beendigung des Unternehmens maßgebend sein solle. Die Bestimmung, daß der Preis des Abgangsortes, auch abgesehen von der Faktura, die Grundlage für die Berechnung des Ersatzanspruchs und der Beiträge bilden solle, sei aber gewiß nirgends in der Praxis als möglich gedacht worden, und würde die Schwierigkeiten, denen man mit der Zugrundelegung des Fakturawerthes aus dem Wege gehen wolle, in erhöhtem Maße im Gefolge haben. Denn wenn schon die Ermittelung des Werthes einer Waare im Bestimmungshafen für allzu schwierig angesehen werde, müsse man zugeben, daß es noch weit schwieriger sei, durch Schätzung u. dgl. den Werth festzustellen, den die im Bestimmungshafen bereits eingetroffene Waare im Abgangshafen gehabt habe. Wenn man endlich behaupte, daß der stets wachsende Flor der Assekuranzgeschäfte Hamburgs ein Beweis dafür sei, daß das Prinzip, den Werth der Waaren im Falle von Dispachirungen nach dem Fakturawerth zu be-

rechnen, sich praktisch empfehle, so müsse hierauf entgegnet werden, daß das erwähnte günstige Ergebniß nicht gerade diesem Prinzip zugeschrieben werden könne, da Hamburgische Versicherer keineswegs immer auch auf Grund Hamburgischer Dispachen zahlen würden, und daß auch in anderen Handelsplätzen, in welchen bei der Dispache nach dem entgegengesetzten Grundsatze verfahren werde, der Betrag der versicherten Summen in wenigen Jahren sich verdoppelt und verdreifacht habe.

Andere von den Herren Abgeordneten befürworteten die Bestimmung, daß bei Aufmachung der Dispache sowohl in Ansehung des Ersatzes verlorener als der Beitragspflicht geretteter Güter der Fakturawerth zum Grunde zu legen sei, indem sie hervorhoben: Es handle sich bei der großen Haverei allerdings um den Ersatz eines im gemeinschaftlichen Interesse gestifteten Schadens. Der Ladungsinteressent, dessen Ladung geopfert worden, sei aber vollständig entschädigt, und in den Stand, in welchem er sich vor dem Verlust seiner Waare befand, zurückversetzt, wenn er dasjenige vergütet bekomme, was ihm die Waaren beim Ankauf gekostet hätten. Auf die Veränderung der Conjunktur Rücksicht zu nehmen, sei nicht gerechtfertigt. Der Vortheil, der dem Ladungsinteressenten aus einem höheren Werth der Waare am Bestimmungsorte erwachse, sei mit dem Augenblicke der Verschiffung noch keineswegs als begründet, sondern nur als eine mehr oder minder nahe liegende Hoffnung anzusehen, deren Vereitelung nicht als Schaden, d. i. als ein effektiver Vermögensverlust gelten könne. Bekomme der Ladungsinteressent gleichwohl den Werth des Bestimmungsortes vergütet, so bekomme er zu viel, wenn dieser höher als der Fakturawerth sei und erhalte auf der anderen Seite zu wenig, wenn eine ungünstige Veränderung der Conjunktur in der Mitte liege. Wenn von der anderen Seite angeführt worden sei, daß die Zugrundelegung des Fakturawerthes zu unbilligen Resultaten führe, so lasse sich dasselbe von der Zugrundelegung des Werths behaupten, den die Waare am Bestimmungsorte habe. Es sei nicht abzusehen, weshalb die übrigen Ladungsinteressenten dafür einstehen sollten, daß derjenige, dessen Waare geopfert worden, den Gewinn ziehe, den er vielleicht nur in Folge ganz außerordentlicher, erst während der Reise und vielleicht erst nach stattgehabter Aufopferung der Waare eingetretener Umstände z. B. in Folge plötzlichen Umschwungs der politischen Verhältnisse, hätte ziehen können, wenn die Waare an den Bestimmungshafen gelangt wäre. Dies würde namentlich dann sehr unbillig sein, wenn sich die Conjunktur zwar zu Gunsten der geworfenen Güter, aber vielleicht zum größten Nachtheil der geretteten geändert haben sollte. Allein abgesehen davon, welche Auffassung prinzipiell die richtigere sei, so

erscheine aus praktischen Gründen das Prinzip des Entwurfs unannehmbar, da es zu den größten Weitläufigkeiten bei Auseinandersetzung der großen Haverei führen würde. Um den Werth festzustellen, den eine Waare am Bestimmungsorte habe, genüge in keinem Falle die bloße Einsicht von Preislisten u. dgl.; bei der verschiedenen Qualität, welche die Waaren einer und derselben Gattung haben könnten, würden immer genaue Untersuchungen derselben, die Eröffnung der Verpackung, die Schätzung von Seiten Sachverständiger u. dgl. erforderlich werden. Dergleichen Maßregeln seien aber an größeren Handelsplätzen, wo viele Havereifälle zum Austrag kämen, geradezu unausführbar. Vollends unabsehbar würden die Schwierigkeiten aber alsdann sein, wenn die Güter nicht blos beschädigt oder theilweise untergegangen, sondern ganz verloren gegangen seien, und die Sachverständigen auch nicht einmal aus übrig gebliebenen Colli sehen könnten, wie die verlorenen Waaren beschaffen gewesen. Diese Schwierigkeiten würden durch die in Abs. 1 des Art. 568 enthaltene Verweisung auf die Konnossemente, auf das Manifest und die Faktura nicht gehoben, weil man aus diesen Dokumenten über die Qualität, welche die verlorene Waare hatte, nichts ersehen könne. Hiebei sei indeß auch noch zu beachten, daß man, wenn wirklich Grund genug vorhanden wäre, den Preisangaben der Fakturen als höchst subjektiven Schätzungen der Ablader zu mißtrauen, konsequent dasselbe Mißtrauen in Betreff der allenfallsigen Angaben über die Qualität der Waaren hegen müßte. Dazu komme noch, daß man von einem Marktpreise der Waaren am Bestimmungsorte nur an größeren Handelsplätzen, an denen der Importeur seine Waaren alsbald nach der Ankunft im Platzhandel umsetze, die Rede sein könne, und ein solcher Preis an denjenigen kleineren Plätzen gar nicht existire, an welchen der Importeur selbst seine Waaren an auswärtige Kaufleute in kleineren Partien abzusetzen gewohnt sei. Würde das Prinzip des Entwurfes zur Annahme gelangen, so wäre dem Bisherigen zufolge zur Aufmachung der Dispachen in der Regel weit mehr Zeit erforderlich, als wenn ohne Weiteres der Fakturapreis der Berechnung zu Grunde gelegt werden dürfte. Nun sei aber unverkennbar das Interesse, welches der Empfänger der Ladung daran habe, baldmöglichst über dieselbe verfügen zu können, und das Interesse, welches der Schiffer habe, daß einem baldigen Wiederantritt der Reise nichts im Wege stehe, also das beiderseitige Interesse an möglichst schneller Erledigung der Havereiangelegenheit viel größer, als das Interesse an einer vollkommen gründlichen und gerechten Ermittelung des Preises der zu ersetzenden und beitragspflichtigen Waaren, zumal in der größten Mehrzahl der Fälle zwischen dem Preise des Bestimmungsortes nach Abzug der Fracht, Zölle u. dgl.

und dem Fakturapreis nur ein sehr geringer Unterschied bestehen und überdies bei Feststellung des Fakturapreises immer schon einige Rücksicht darauf genommen werde, welchen Werth die Waare voraussichtlich am Bestimmungsorte habe. Auf die möglichen Veränderungen der Conjunktur brauche man schon deshalb kein großes Gewicht zu legen, weil sich Vortheil und Nachtheil, der aus ihrer Nichtberücksichtigung entstehe, vollkommen ausgleiche. Dieselbe Bestimmung, die heute für einen Kaufmann nachtheilig sei, bringe ihm in einem anderen Falle Vortheil, auch könne sich derselbe durch Versicherung imaginären Gewinnes sehr leicht gegen jeden Nachtheil der in Rede stehenden Art schützen. Wenn endlich behauptet worden sei, daß das Prinzip des Entwurfs in der Gesetzgebung und Praxis aller anderen seefahrenden Nationen Anerkennung gefunden habe, so müsse hierauf bemerkt werden, daß der Fakturawerth nicht nur in Hamburg, sondern auch in Schweden, Mecklenburg, in Nordamerika und den bedeutendsten Handelsplätzen Südamerikas bis in die neueste Zeit den Dispachen zum Grunde gelegt worden sei, und daß dies sogar in der Praxis derjenigen Länder zu geschehen pflege, in denen die Gesetzgebung das Prinzip des Entwurfes adoptirt habe. Wie sehr sich das hier vertretene Prinzip praktisch bewährt habe, ergebe sich auch aus dem Aufschwung, den in wenigen Jahren die Geschäfte der Hamburgischen Assekuranzgesellschaften genommen hätten.

Bei der Abstimmung wurde mit 6 gegen 5 Stimmen entschieden, daß bei Regulirung der großen Haverei der Fakturawerth der Waaren maßgebend sein solle.

Da hierauf geltend gemacht wurde, daß mit Rücksicht auf diese Beschlußfassung die folgenden Artikel des Entwurfs in ihrer jetzigen Fassung der Berathung nicht mehr zum Grunde gelegt werden könnten, auch von einigen Seiten anheimgegeben ward, in Erwägung zu ziehen, ob es nicht ausführbar sei, zwar das Prinzip des Entwurfs als das juristisch richtigere anzunehmen, durch geeignete Bestimmungen über das Verfahren bei der Werthsermittelung aber die wegen der Unmöglichkeit der Schätzungen u. dgl. erhobenen Bedenken zu heben, wurde die weitere Berathung über die Art. 568 bis 571 vertagt und zu

Art. 572

übergegangen. Hiebei wurde zunächst anheimgegeben, statt: „für die verlorenen Waaren“ zu setzen: „für die geopferten Waaren“, da es sich hier nur um diejenigen Güter handle, welche in Folge des Havereifalles verloren gingen, aus der jetzigen Fassung des Entwurfs aber im Hinblick auf die an Stelle des preuß. Entwurfs angenommene Bestimmung Mißverständnisse entstehen könnten.

Von einigen Herren Abgeordneten wurden hierauf die Worte: „nach Inhalt der Connossemente" beanstandet und geltend gemacht: Wenn diese Worte beibehalten würden, so bliebe die Frage, welche Fracht in großer Haverei zu vergüten sei, für viele Fälle im Gesetze unentschieden, für andere würde sie unrichtig beantwortet werden. Das Erstere sei bei solchen Waaren der Fall, welche, wie dies immer häufiger vorkomme, ohne Connossemente verschifft würden, sodann bei solchen Waaren, über welche die Connossemente franko gezeichnet würden. Unrichtig würde die Frage entschieden, wenn in Folge besonderer zwischen dem Ablader und Empfänger obwaltender Verhältnisse der Letztere im Connossemente weniger Fracht zu zahlen angewiesen werde, als der Schiffer vom Befrachter laut des Frachtvertrags für die geopferte Waare zu fordern berechtigt sei, der Schiffer also den Theil der Fracht, den der Empfänger nicht zu bezahlen habe, unmittelbar vom Befrachter erhalten müsse; denn es fehle an zureichenden Gründen dafür, daß der Schiffer in einem solchen Falle nicht die ganze in Folge des Havereifalls verlorene Fracht, sondern nur den Theil, der vom Empfänger zu entrichten sei, ersetzt erhalten und den Rest verlieren solle. Es werde deshalb beantragt, die Worte: „nach Inhalt der Connossemente" einfach zu streichen.

Von anderen Seiten wurde die Beibehaltung dieser Worte befürwortet, und geltend gemacht: Bei Auseinandersetzung der Havereiangelegenheiten komme sehr viel darauf an, daß weitläufige Beweisführungen u. dgl. thunlichst vermieden würden. Wenn man nun bei Feststellung der in großer Haverei zu vergütenden Fracht auf den Frachtvertrag zurückgehen wollte, um genau zu ermitteln, wie viel Fracht in dem einzelnen Falle für die geopferte Waare zu entrichten sei, so würden solche Weitläufigkeiten die unausbleibliche Folge sein. Es empfehle sich deshalb, eine durchgreifende Bestimmung über das in Ansatz zu bringende Frachtquantum aufzustellen und durch Beibehaltung der Worte, deren Streichung beantragt worden, für den doch weitaus die Regel bildenden Fall, daß ein Connossement vorhanden sei, zu verordnen, daß die Angabe des Connossements, die doch in den meisten Fällen wenigstens annähernd die richtige sei, endgültig entscheiden solle. Würde aber eine solche Bestimmung die Genehmigung der Versammlung nicht erlangen, so müsse der Entwurf in einer anderen Beziehung vervollständigt werden. Es müsse nämlich alsdann näher angegeben werden, in welcher Weise die zu ersetzende Fracht zu berechnen und welcher Frachtvertrag hiebei zum Grunde zu legen sei. Sonst würde es, wenn z. B. der Rheder das Schiff en rouge verfrachtet und der Charterer dasselbe auf Stück angelegt hätte, zweifelhaft sein, ob der zwischen dem

Rheder und dem Charterer oder der zwischen dem Letzteren und dem Stückgüterbefrachter geschlossene Frachtvertrag für Berechnung der in großer Haverei zu vergütenden Fracht maßgebend sein solle.

In der Diskussion über die zuletzt erwähnte Bemerkung machte sich, da der Vorschlag, eine durchgreifende Bestimmung aufzustellen, keine Unterstützung fand, sondern von der Mehrzahl der Mitglieder die Ansicht vertreten wurde, daß die durch den Havereifall wirklich verloren gegangene Fracht auch in großer Haverei zu vergüten sei, ziemlich unbestritten die Auffassung geltend, daß der zwischen dem Rheder und Charterer abgeschlossene Frachtvertrag über das ganze Schiff in dem eben angeführten Falle nicht maßgebend sein dürfe, sondern der zweite Vertrag zwischen dem Charterer und Stückgüterbefrachter, und daß in großer Haverei die ganze von dem Charterer wegen der Haverei verlorene Fracht vergütet werden müsse, gleichviel, ob er sie vom Empfänger oder vom Befrachter selbst zu beziehen habe. Aber über die Art, wie diese Auffassung richtig auszudrücken sei, waren verschiedene Meinungen vorhanden. Einige Mitglieder hielten dafür, es sei angemessen zu sagen: „die Fracht, welche auf der geopferten Waare ruht" oder: „welche für den Transport der geopferten Waare zu zahlen ist"; andere sprachen sich dafür aus, zu bestimmen, daß die Fracht ersetzt werden müsse, welche dem Verfrachter verloren gehe, weil die Güter geopfert worden seien und deshalb nicht am Bestimmungsort abgeliefert werden könnten. Auf die Bemerkung, daß diese zuletzt erwähnte Fassung die vorliegende Frage unentschieden lassen werde, weil unter dem Verfrachter eben sowohl der Rheder als der auf Stückgüter anlegende Charterer verstanden werden könne, ward entgegnet, als Verfrachter könne in dem zur Sprache gebrachten Falle gegenüber den geopferten Waaren mit Recht nur der Letztere verstanden werden.

Bei der Abstimmung wurde die Streichung der Worte: „nach Inhalt der Connossemente" mit 8 gegen 2 Stimmen beschlossen, und mit 7 gegen 4 Stimmen die zuletzt erwähnte Fassung angenommen.

Von einem anderen Herrn Abgeordneten wurde die Streichung des ganzen Artikels oder doch des zweiten Absatzes beantragt, und hiefür angeführt: Nach dem eben gefaßten Beschlusse sage Art. 572 Abs. 1 nicht mehr, als daß die durch den Havereifall verloren gegangene Fracht auch wirklich in großer Haverei zu ersetzen sei. Diese Bestimmung verstehe sich aber von selbst und bedürfe somit keiner besonderen Aufnahme in das Gesetz. Der Inhalt des zweiten Absatzes scheine dagegen nicht richtig zu sein, es gebühre dem Verfrachter vielmehr auch in diesem Falle Ersatz der ganzen Fracht.

Von anderen Seiten wurde die Streichung des zweiten Absatzes lediglich deshalb befürwortet, weil er sich von selbst verstehe. Es wurde nämlich bemerkt: Wenn die Reise wegen eines nach dem Havereifall eintretenden neuen Grundes abgebrochen werden müsse, der Verfrachter somit für die geopferten Waaren auch abgesehen vom Havereifall nicht die ganze Fracht, sondern nur Distanzfracht erhalten haben würde, so könne selbstverständlich auch nur die letztere als Havereiverlust angesehen werden.

Gegen diese Ausführungen wurde jedoch eingewendet: Früher habe die Ansicht vorgeherrscht, daß die geworfenen Güter so anzusehen seien, als hätten sie den Bestimmungsort erreicht, daß der Schiffer also die volle Fracht hiefür vom Eigenthümer der geworfenen Ladung erhalten, mit derselben aber zur Haverei beitragen müsse, und daß dieselbe dem Befrachter in großer Haverei zu ersetzen sei. Da dieses Verfahren indeß zu Weiterungen führe, habe Behufs der Vereinfachung des Verfahrens Art. 572 Abs. 1, wonach der Schiffer die Fracht nicht vom Eigenthümer der Ladung, sondern sogleich in großer Haverei bezahlt erhalten solle, Aufnahme in den Entwurf gefunden, der in dieser Beziehung auch nur vorschreibe, was seit langer Zeit allgemein im Gebrauche sei. Wenn nun Abs. 1 wieder gestrichen werden sollte, würde es mindestens zweifelhaft sein, ob die Versammlung nicht die erste Art der Behandlung der Fracht für die richtige gehalten habe. Abs. 2 endlich sei unentbehrlich, da, wie sich aus der Motivirung des Antrags auf Streichung ergebe, aus der Beseitigung desselben verschiedene Folgerungen gezogen werden könnten, somit sein Inhalt keinesweges als selbstverständlich erscheine.

Schließlich wurde sowohl die Streichung des zweiten Absatzes als des ganzen Artikels mit 10 gegen 1 Stimme abgelehnt.

CCCXVIII. Sitzung.

Hamburg, am 2. April 1859.

In der heutigen Sitzung, an welcher Herr Capitain Göde keinen Antheil mehr nahm, wurde unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule auf

Art. 568

zurückgegangen und hiezu geltend gemacht: Der Eigenthümer der geopferten Güter könne nur durch Ersatz des Werths derselben entschädiget werden. Welcher Werth entscheidend sei, darüber ließen sich verschiedene Ansichten aufstellen. Man könne insbesondere den Werth am Abladungsorte zur Zeit der Abladung, oder den Werth am Löschplatze zur Zeit der Ankunft des Schiffes für den maßgebenden halten. Die Versammlung habe aber entschieden, daß der Fakturapreis zum Anhalt dienen solle. Nun sei der Fakturapreis an sich kein objektiver Werth, wiewohl er diesem in der Regel mehr oder weniger entsprechen werde. Der Gesetzgeber könne zur Erreichung eines wichtigen legislativen Zweckes auch verordnen, daß der Fakturapreis bei Ermittlung der Vergütung zum Grunde zu legen sei. Allein dann müsse zugleich bestimmt werden, welcher Werth dadurch repräsentirt werde. Dies sei nöthig, um die richtige Anwendung des Gesetzes in besonderen Fällen zu sichern, vorzugsweise aber, weil die Fakturen häufig fehlen würden. Der in der vorigen Sitzung gefaßte Beschluß, wonach bei Auseinandersetzung von Havereiangelegenheiten der Fakturapreis maßgebend sein solle, sei daher, wie auch bereits in der früheren Berathung angedeutet worden, abgesehen von seiner sachlichen Begründung, jedenfalls nicht vollständig, und bedürfe in einem wesentlichen Punkte der Ergänzung. Es müsse klar entschieden werden, welchen Werth der Fakturapreis repräsentiren solle, ob den, welchen die geopferte Waare am Abgangsorte hatte, oder den, welchen sie am Bestimmungsorte haben würde.

Diese Bemerkung gab zu einer wiederholten Erörterung der in der vorigen Sitzung zu Art. 568 diskutirten Frage Anlaß, bei der die früher angeführten Gründe und Gegengründe wiederholt in Betracht gezogen wurden. Dabei machte sich mehrfach die Auffassung geltend, daß das Prinzip des preuß. Entwurfs gerechter und innerlich besser begründet sei,

als das Prinzip, nach welchem der Fakturawerth maßgebend sein solle, daß dagegen das letztere wegen der dadurch herbeigeführten Vereinfachung der Dispachirungen, also aus rein praktischen Gründen mit Recht eine nachdrückliche Vertretung gefunden habe. Es wurde deshalb von mehreren Seiten anheimgegeben, zwar das Prinzip des preuß. Entwurfs anzunehmen, aber solche Vorschriften über das Verfahren bei Ermittelung des Werths der Waaren am Bestimmungsort hinzuzufügen, daß dadurch die Vortheile beider Prinzipien mit einander verbunden würden. Mit Rücksicht hierauf brachte ein Mitglied folgende Bestimmungen in Vorschlag:

a. „Die Waaren werden ersetzt nach dem Werthe derselben am Bestimmungsorte zu der Zeit, in welcher das Schiff daselbst ankommt, (oder: falls es den Bestimmungsort nicht erreicht, zur Zeit, in welcher es bei regelmäßigem Verlaufe der Reise dort eingetroffen sein würde). Hievon werden jedoch abgezogen die Ladungskosten, Zölle, Frachtgelder und Verkaufsunkosten.

„Als Werth am Bestimmungsorte gilt der Preis, welcher sich aus den Preiscouranten ergiebt, bei deren Anwendung die nach Anleitung der Connossemente, der Fakturen und der sonst hiezu dienlichen Belege zu beurtheilende Gattung und besondere Qualität der Waare maßgebend ist.

„Kann der Werth am Bestimmungsorte auf diese Weise mit Verläßlichkeit nicht erhoben werden, so gilt als solcher der Anschaffungspreis, nach Inhalt der Fakturen und der sonstigen Belege über die Erwerbung, mit Hinzuschlagung der bis zur Einschiffung aufgewendeten Kosten ohne Assekuranzprämie und ohne die im ersten Absatze erwähnten Abzüge.

„Führt auch dieses Verfahren zu keinem verläßlichen Ergebnisse, so ist der Werth am Bestimmungsorte durch Sachverständige festzustellen."

Gegen diesen Antrag wurde jedoch geltend gemacht, daß er um deswillen nicht genüge, weil der Dispacheur durch denselben erst eventuell, wenn ein anderer Weg nicht zum Ziele geführt habe, nach dem Fakturapreis sich zu richten ermächtigt werde, somit durch diesen Vorschlag die Verzögerungen nicht beseitigt würden, welche bei Anwendung des im Entwurfe angenommenen Prinzips rücksichtlich der Löschung der Ladung und der Verfügung über dieselbe u. dgl. eintreten könnten. Es wurde deshalb in der Absicht, dem Fakturapreis den nothwendigen Einfluß auf die Dispache zu sichern, und den Dispacheur in den Stand zu setzen, daß er, abgesehen von besonderen in den Umständen des Falls begründeten Bedenken, sofort an den

Fakturapreis sich halten und den letzteren bis zum Nachweis des Gegentheils seinen Berechnungen zum Grunde legen könne, von einem anderen Herrn Abgeordneten folgende Bestimmung in Vorschlag gebracht:

b. „Für die geopferten Güter wird die zu leistende Vergütung durch „den Werth bestimmt, welchen Güter derselben Art und Beschaffen„heit in dem Zustande, in dem sie sich vor dem Havereifalle be„fanden, am Bestimmungsorte zur Zeit der Ankunft des Schiffes „haben.

„Bis zum Nachweis des Gegentheils wird angenommen, daß der „Fakturapreis mit diesem Werthe übereinstimmt.

„Kann der Fakturapreis nicht zum Anhalt dienen, so wird der „Werth nach Anleitung der Vorschriften des ersten und zweiten „Absatzes des Art. .. (500 des preuß. Entwurfs) ermittelt.

„Von dem Preis kommen in Abzug: Fracht, Zölle und alle an„deren am Löschungsorte zu bestreitenden Auslagen, welche dem „Empfänger in Folge des Verlustes der Güter erspart werden."

Nach kurzer Diskussion wurde der Antrag unter b seinem Prinzip nach und vorbehältlich weiterer Diskussion des zweiten und vierten Absatzes mit 8 gegen 3 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

In Betreff des vierten Absatzes des Antrags unter b wurde hierauf geltend gemacht: Der Fakturapreis komme thatsächlich mehr dem Preis gleich, den die Waaren am Abladungsorte einschließlich der Kosten für den Transport derselben an Bord des Schiffs hätten, als dem Preis der Waaren am Bestimmungsorte. In den Fakturen werde die Waare so berechnet, wie sie an Bord des Schiffs zu stehen komme. In dem Preis des Bestimmungsorts aber seien, abgesehen von einer in der Regel nicht sehr bedeutenden Werthserhöhung, auch die Fracht, Zölle u. dgl. enthalten, welche bezahlt werden müßten, bevor die Waare am Bestimmungsorte zum Verkaufe gebracht werden könne. Da nun nach dem so eben angenommenen Prinzip für die in großer Haverei geopferten Güter der Preis derselben am Bestimmungsorte abzüglich derjenigen Auslagen vergütet werden solle, welche in Folge ihrer Aufopferung erspart würden, und der Fakturenpreis gerade dem auf diese Weise gefundenen Werthe möglichst nahe komme, so werde beantragt, den vierten Absatz des Antrags unter b zum ersten Absatze desselben zu ziehen, und dann erst den zweiten und dritten Absatz folgen zu lassen, somit auszusprechen, daß der Fakturenpreis bis zum Nachweis des Gegentheils dem nach Abzug der Fracht, Zölle u. dgl. sich ergebenden Preise der Waaren am Bestimmungsorte gleich zu achten sei.

Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen, und anerkannt, daß durch denselben Art. 568 mit Ausnahme des zweiten Satzes von Abs. 2, dessen Berathung bis zur Diskussion des Art. 571 vorbehalten ward, seine Erledigung gefunden habe. Es wurde jedoch der Redaktionskommission anheim gegeben, den Worten in Abs. 2 „bis zum Nachweis des Gegentheils," durch welche ja keineswegs ein formelles Beweisverfahren vor dem Dispacheur anerkannt werden sollte, einen passenderen Ausdruck zu substituiren. Hierauf wurde Abs. 1 des

Art. 569

ohne Beanstandung angenommen. Zu Abs. 2 wurden einige Fassungserinnerungen vorgebracht. Es wurde nämlich bemerkt: Es handle sich hier darum, auszudrücken, daß die Differenz zwischen dem Werthe der in großer Haverei beschädigten Güter vor und nach der Beschädigung den in der Haverei zu vergütenden Schaden bilde. Die jetzige Fassung gebe aber zu der Auffassung Anlaß, als wolle der Entwurf die Form vorschreiben, in welcher diese Werthsdifferenz zu ermitteln sei, und zu diesem Zwecke verordnen, daß zuerst der jetzige Werth der Güter festgestellt und sodann von dem Fakturawerth abgezogen werden solle. Dieses Verfahren stehe aber mit der Praxis nicht in Einklang; denn in der Regel werde das Gutachten der Sachverständigen dahin abgegeben, daß die Waare durch die Beschädigung so und so viele Prozente ihres ursprünglichen Werthes verloren habe. Diesem Verfahren für die Folge entgegenzutreten, dafür sei kein genügender Grund vorhanden. Die Fassung des Entwurfs präjudizire ferner der jedenfalls erst bei Berathung des Art. 570 näher ins Auge zu fassenden Frage, ob die ganze bei der Besichtigung und Schätzung der Waaren durch Sachverständige sich ergebende Werthsminderung in großer Haverei zu vergüten sei, wenn auch ein Theil derselben durch partikuläre Haverei veranlaßt worden. Wenn endlich Abs. 2 wirklich eine Formvorschrift enthalten sollte, würde sie jedenfalls in ihrer jetzigen Fassung nicht als vollständig betrachtet werden können, indem auf die nöthigen Abzüge wegen Zolls u. dgl. nicht Rücksicht genommen sei. Unter diesen Umständen empfehle sich, den Abs. 2 allgemeiner zu halten und denselben dahin zu fassen, daß, wenn die Güter durch den Havereifall beschädigt worden seien, der Unterschied zwischen dem Werthe derselben im unbeschädigten Zustande den zu vergütenden Schaden bilde. Die Aufnahme einer solchen Bestimmung gestatte auch, die Schätzung ohne alle Rücksicht auf die Faktura zu bewirken. Dieser Vorschlag wurde nach kurzer Berathung zum Beschlusse erhoben.

Den dritten Absatz des Art. 569 zog der Herr Referent zurück, da derselbe zum Theil schon durch die Beschlußfassungen zu Art. 563 erledigt, zum Theil nicht zutreffend erschien, in so ferne er die Deutung gestatte, der Eigenthümer der verkauften Güter könne nur in Höhe der fraglichen Differenz als Liquidant gegen die Gemeinschaft auftreten, und habe sich wegen des Nettoerlöses an den Rheder zu halten. Zu

Art. 570

wurde bemerkt: Die durch große Haverei beschädigten Güter könnten vor oder nach dem Havereifalle durch besondere Haverei beschädigt worden oder auch verloren gegangen sein. Hierauf müsse bei Ermittlung der Vergütungssumme Rücksicht genommen werden, weil, wenn es nicht geschehe, und die Ermittlung in der Art erfolge, als wenn auch diese Schäden und Verluste zur großen Haverei gehörten, der Eigenthümer eine größere Vergütung erhalte, als ihm nach Maßgabe des gebrachten Opfers gebühre. Hieraus rechtfertige sich der Entwurf, welcher jedoch nur den Fall ins Auge fasse, wenn die partikuläre der großen Haverei vorangegangen sei, und den Fall, wenn die partikuläre Haverei der großen nachfolgte, übergehe. Um nun den Entwurf zu vervollständigen, werde für den Art. 370 folgende Fassung in Vorschlag gebracht:

„Haben die Güter vor dem Havereifall eine Beschädigung erlitten, so „ist nach Anleitung des vorstehenden Artikels derjenige Werth zu er„mitteln, welcher zu vergüten gewesen wäre, wenn die Güter im Zu„stande unmittelbar vor dem Havereifall am Bestimmungsorte ange„langt wären.

„Ist die Beschädigung oder der Verlust nach dem Havereifall ein„getreten, so entscheidet der in derselben Weise zu ermittelnde Werth, „welchen die Güter gehabt hätten, wenn sie in dem Zustande unmit„telbar nach dem Havereifall im Bestimmungsorte angelangt wären."

Von mehreren Mitgliedern wurde jedoch die gänzliche Streichung des Artikels beantragt, wofür einerseits geltend gemacht wurde, daß es nur höchst selten möglich sein werde, zu unterscheiden, wie weit die Beschädigung der Güter durch die große Haverei veranlaßt sei, für die Aufnahme der beantragten Bestimmung somit kein praktisches Bedürfniß vorhanden zu sein scheine, andererseits, daß der Inhalt des Artikels sich von selbst verstehe. Schließlich wurde die Streichung des Artikels auch mit 6 gegen 5 Stimmen genehmigt. Zu

Art. 571

wurde geltend gemacht: In einer ähnlichen Weise, wie in diesem Artikel

die Frage entschieden sei, welcher Werth der Dispachirung zum Grunde gelegt werden solle, wenn das Schiff mit der Ladung zwar in einen Nothhafen gelange, die Reise aber dort selbst ende, müsse auch die Frage entschieden werden, welche in dem früher vorbehaltenen zweiten Satze des Abs. 2 von Art. 568 behandelt sei, die Frage nämlich, was Rechtens sein solle, wenn das Schiff weder in den Bestimmungshafen noch in einen Nothhafen gelange, und die Reise gleichsam auf offener See ende, obschon dasselbe sammt der Ladung aus der Gefahr, wegen welcher das Opfer gebracht worden, bereits gerettet gewesen, weil es in einem neuen Unfall zu Grunde gehe u. dgl., die Havereivertheilung aber dessenungeachtet nicht zu umgehen sei, weil die Ladung ganz oder zum Theile geborgen worden. Es scheine nicht gerechtfertigt, auch in diesem Falle den Werth zum Grunde zu legen, den die Waare bei ihrer Ankunft im Bestimmungshafen gehabt haben würde; im Hinblick darauf, daß die Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung in Folge dieses Unfalls sogleich aufgehoben werde, müsse vielmehr der Werth, den die Waare an dem Orte habe, an welchen sie geborgen sei, für die Auseinandersetzung der Havereiangelegenheit als entscheidend angesehen werden. Demgemäß werde beantragt, in diesem Sinne den Art. 571 zu ergänzen und den zweiten Satz von Abs. 2 des Art. 568 zu streichen.

Auf den Einwand eines Herrn Abgeordneten, daß sowohl der Art. 571 selbst, als der eben eingebrachte Antrag bedenklich erscheine, weil der Nothhafen, in welchem die Reise ende, oder der Ort, an welchen die Waare geborgen werde, vielleicht ganz kleine und unbedeutende Plätze seien, an denen die Waaren nur einen ganz geringen Werth hätten, derjenige Ladungsbetheiligte also, dessen Waare geopfert worden, in seinen Interessen wesentlich verkürzt wäre, wenn ihm nur der geringe Preis ersetzt würde, den die Waaren an einem solchen unbedeutenden Platze hätten, und daß hieraus namentlich dann die größten Unzuträglichkeiten entstehen müßten, wenn die geretteten Waaren vom Nothhafen oder vom Bergungsorte aus weiter nach dem Bestimmungshafen transportirt würden, ward von dem Herrn Antragsteller und anderen ihm beitretenden Mitgliedern entgegnet: Es lasse sich zwar nicht verkennen, daß Art. 571 des Entwurfs und die so eben proponirte Zusatzbestimmung Uebelstände der eben erwähnten Art im Gefolge haben könne, indeß scheine es doch nicht möglich, eine andere Vorschrift aufzustellen. Denn die Bestimmung in Art. 568 des Entwurfs würde eben so oft, als der prinzipiell richtigere Art. 571 und der vorliegende Antrag, zu unbilligen Resultaten führen. Wenn die geretteten Güter nicht weiter transportirt werden könnten, sondern im Nothhafen oder

am Bergungsorte verkauft werden müßten, werde der Ladungsinteressent, dessen Ladung geopfert worden, durch die Bestimmung in Art. 568 des Entwurfs zum Nachtheile der übrigen Ladungsbetheiligten in ungerechtfertigter Weise begünstigt, da ihm der höhere Werth der Güter am Bestimmungsorte vergütet und die Beitragspflicht der geretteten Güter nach eben diesem Werthe bemessen werden müßte, wenn sie im Nothhafen oder am Bergungsorte auch für einen viel geringeren Preis verkauft worden seien. Die Bestimmung in Art. 568 des Entwurfs könne deshalb keinesweges allgemein für zutreffend erachtet werden. Manche Autoren hätten, um die eben besprochenen Bedenken zu heben, die Ansicht aufgestellt, daß dann, wenn die Güter weiter transportirt würden, so zu dispachiren sei, als hätte das Schiff den Bestimmungshafen erreicht, im Uebrigen aber der Preis der Waaren im Nothhafen zu Grunde gelegt werden müsse. Diese Unterscheidung führe jedoch zu ganz unentwirrbaren Verwickelungen, wenn nur ein Theil der geretteten Güter weiter transportirt, ein anderer im Nothhafen oder am Bergungsorte verkauft worden sei, und empfehle sich deshalb nicht zur Annahme.

Bei der Abstimmung wurde Art. 571 mit der beantragten Ergänzung für den Fall, daß die Reise weder in dem Bestimmungshafen noch in einem Nothhafen ende, mit Stimmeneinhelligkeit angenommen.

Ein Mitglied schlug hierauf vor, auf

Art. 572

zurückzugehen, und denselben in einer Beziehung zu ergänzen, in der er bis jetzt mindestens lückenhaft erscheine. Es wurde nämlich bemerkt: Wenn das Schiff um eine runde Summe gechartert und ein Theil der Güter geworfen worden sei, gehe dem Verfrachter nichts von der Fracht verloren, er müsse dieselbe vielmehr nach den Beschlüssen der Versammlung ganz bezahlt erhalten, könne somit auch in Ansehung der Fracht keine Vergütung in großer Haverei verlangen. Der Verlust treffe in diesem Falle den Befrachter, der für die geopferten Güter Fracht zu bezahlen habe, obschon der bedungene Transport derselben nicht zur Ausführung komme. Es scheine der Billigkeit zu entsprechen und werde deshalb anheimgegeben auszusprechen, daß in dem in Rede stehenden Falle der auf die geopferten Güter treffende Antheil an der Fracht dem Befrachter in großer Haverei zu vergüten sei, da dies durch die Fassung des Art. 572 entweder ganz ausgeschlossen oder doch nicht deutlich ausgedrückt sei.

Dieser Antrag blieb jedoch ohne Unterstützung und wurde nicht weiter verfolgt, da von einigen Seiten bestritten ward, daß dem Befrachter in dem

zur Sprache gebrachten Falle ein Anspruch auf Ersatz der Fracht zustehe, von anderen Seiten aber die Ansicht geltend gemacht wurde, daß diese Frage jedenfalls nicht hieher gehöre.

Auf die Anregung eines Mitglieds, ob es hier nicht am Platze sei, auf die schon in der 313. Sitzung (vgl. Prot. S. 2667 und 2668) angeregte Frage einzugehen, ob dem Befrachter die Zeitfracht, wenn er sie während des Aufenthalts im Nothhafen fortentrichten müsse, in großer Haverei zu ersetzen sei u. dgl., wurde bemerkt, es sei unthunlich, hierüber eine allgemein zutreffende Bestimmung aufzustellen, aber auch kein Bedürfniß hiefür vorhanden, indem der schon in der früheren Berathung hervorgehobene Grundsatz, daß eine Bereicherung eines Havereiinteressenten durch die Havereivergütungen unstatthaft sei, genüge, um in jedem einzelnen Falle eine gerechte Auseinandersetzung der Havereiangelegenheit zu sichern.

Art. 573

wurde ohne Beanstandung angenommen, jedoch vorbehalten, bei dem folgenden Artikel darüber zu berathen, wer den Ausfall zu tragen habe, wenn nachträglich einer der beitragspflichtigen Gegenstände zu Grunde gehe und somit im Hinblick auf Abs. 2 des Art. 552 von diesem Gegenstand ein Beitrag nicht mehr erlangt werden könne. Ein Mitglied behielt sich auch vor, in der Folge Anträge in Betreff der Quoten zu stellen, mit denen Schiff und Ladung beitragspflichtig sein sollten.

Bei Berathung des

Art. 574

wurde zunächst die prinzipielle Frage erörtert, welcher Zeitpunkt für die Ermittelung des beitragspflichtigen Werths von Schiff und Ladung entscheidend sein solle, ob der Augenblick des Antritts der betreffenden Reise oder der Moment der Ankunft des Schiffs im Bestimmungshafen, beziehungsweise in demjenigen Hafen, in welchem die Reise ihr Ende finde, oder endlich nach der Meinung des Entwurfs der Augenblick der Beschädigung durch den Havereifall.

Hiebei wurde für den Entwurf geltend gemacht: Weder die Bestimmung, daß der Zeitpunkt der Abreise des Schiffs, noch die, daß der Augenblick der Ankunft desselben im Bestimmungs- oder Nothhafen maßgebend sein solle, scheine den Anforderungen der Gerechtigkeit zu entsprechen. Durch die zuerst erwähnte Bestimmung werde der Rheder beeinträchtigt, da er auch mit den bis zum Eintritt des Havereifalls statthabenden partikulären Schäden und selbst mit der Slitage beitragen müßte; durch die zweite Bestimmung aber würden die übrigen Havereibetheiligten wesentlich gefährdet. Die schon bei dem vorigen Artikel berührte prinzipielle Frage, wer den Ausfall zu tragen habe,

wenn nach der Beseitigung des Havereifalls, aber noch vor Entrichtung der Beiträge, einer der beitragspflichtigen Gegenstände ganz oder theilweise verloren gehe, ob derjenige, der für die Aufopferung eines Theils von seinem Vermögen Ersatz zu fordern habe, oder die Gemeinschaft der sämmtlichen beitragspflichtigen Objekte, würde durch diese Bestimmung zwar zunächst nur in Betreff des durch nachträgliche Beschädigungen verloren gegangenen Werthes der beitragspflichtigen Objekte im Sinne der zweiten Alternative, somit zum Nachtheil der Gemeinschaft entschieden sein; da man jedoch nicht füglich aussprechen könne, daß die Gemeinschaft für die Beiträge eines Gegenstandes nicht aufzukommen habe, wenn derselbe ganz zu Grunde gegangen sei, während sie einstehen müsse, wenn der beitragspflichtige Gegenstand nur eine Werthsverminderung erlitten habe, so würde die eben erwähnte Frage ganz allgemein in dem angegebenen Sinne erledigt werden, wenn man den hier am Ende der Reise bestehenden Werth des Schiffs für die Berechnung der Beiträge für maßgebend halten wollte. Diese Erledigung der Sache führe zu unbilligen Resultaten. Den sämmtlichen Havereibetheiligten würde, wenn der Augenblick der Ankunft des Schiffs der entscheidende wäre, nicht allein diejenige Werthsminderung des Schiffs, welche durch die gewöhnliche nach dem Havereifall eintretende Slitage veranlaßt sei, sondern auch derjenige Werthsverlust zur Last fallen, welchen das Schiff in Folge einer nach der großen Haverei eintretenden partikulären Haverei erleide. Obwohl durch das betreffende Opfer ein größerer Werth gerettet gewesen und ein Theil hievon erst durch nachfolgende, an und für sich den Eigenthümer des Schiffs allein berührende Zufälle verloren gehe, würde doch nur der zuletzt übrig bleibende Werth des Schiffs zu den Beiträgen herangezogen werden können, und derjenige Theil der Beiträge, welcher auf die Differenz zwischen diesem und dem ursprünglich geretteten Werthe hätten treffen sollen, von sämmtlichen Havereibetheiligten gemeinschaftlich aufgebracht werden müssen. Was soeben in Betreff des Schiffs bemerkt worden, würde selbstverständlich auch von partikulären Havereien der Ladung gelten müssen, da man eben so wenig für Schiff und Ladung verschiedene Prinzipien aufstellen könne, als für Totalverlust und Werthsverminderung. Wenn man nun auch zugeben könne, daß wenig Interesse daran vorhanden sei, ob die gewöhnliche nach dem Havereifall statthabende Slitage des Schiffs zur Beitragspflicht zugezogen werde, und daß es in sehr vielen Fällen unmöglich sei, bei der Auseinandersetzung der Havereiangelegenheit zu ermitteln, wie weit eine Werthsverminderung des beitragspflichtigen Objekts durch die große Haverei, und wie weit sie durch neu hinzugekommene partikuläre Havereien veranlaßt sei, so lasse sich

doch auch nicht verkennen, daß es Fälle gebe, in welchen ganz unbestreitbar ein großer Theil des Werthsverlusts durch spätere partikuläre Havereien veranlaßt und eine Unterscheidung der Folgen jeder Art von Haverei recht wohl möglich sei, in welchen also die Bestimmung, daß der Werth zur Zeit der Ankunft des Schiffs entscheidend sein solle, gewiß als eine ungerechte Härte sich darstellen würde. Auch viele namhafte Autoren hätten sich für das Prinzip des Entwurfs ausgesprochen, und die Ansicht vertreten, daß das Schiff zwar mit dem am Ende der Reise sich ergebenden Schätzungswerthe, jedoch unter Hinzurechnung des durch die gewöhnliche Slitage oder durch nachträgliche partikuläre Havereien verloren gegangenen Werthes beitragspflichtig sei. Selbst wenn man die oben berührte Frage, wer den Ausfall, der durch nachträglichen Totalverlust eines beitragspflichtigen Objekts entstehe, zu tragen habe, dahin entscheiden würde, daß die Gemeinschaft aller beitragspflichtigen Gegenstände diesen Verlust tragen solle, so würde daraus nicht folgen, daß dieselbe Entscheidung auch für einen theilweisen Verlust am Werthe der beitragspflichtigen Objekte zu treffen sei, und die Gemeinschaft auch die Wirkungen einer blosen Verschlechterung des Schiffs oder der geretteten Ladung tragen müsse. Die Gemeinschaft könne zwar, wie schon oben bemerkt, von der Haftbarkeit für die Beiträge eines an der Haverei betheiligten Gegenstandes nicht freigesprochen werden, wenn sie sogar für den Fall bloser Verschlechterung haften solle, aber umgekehrt sei eine verschiedene Behandlung der vorliegenden prinzipiellen Frage recht wohl möglich. Denn die übrigen Havereiinteressenten erschienen dem Ersatzberechtigten gegenüber, dem der Schaden allerdings billigerweise nicht allein aufgebürdet werden könne, nur gewissermaßen als Garanten seiner Ansprüche, welche ohne diese Garantie nicht sicher genug wären, indem nur die beitragspflichtige Sache als obligirt erklärt, eine persönliche Verpflichtung zur Zahlung der Havereibeträge aber nicht anerkannt worden sei. Aus einer solchen Garantie könne nicht gefolgert werden, daß die Schuld auch ganz anders berechnet werden müsse, wenn die obligirte Sache nach Begründung der Obligation an Werth verliere, sondern nur, daß die Garanten zu haften hätten, wenn die obligirte Sache zur Deckung der unter anderen Verhältnissen begründeten und nach anderen Grundlagen berechneten Schuld nicht zureiche.

Von anderen Mitgliedern wurde die Ansicht vertreten, daß der Werth der beitragspflichtigen Objekte zur Zeit der Beendigung der Reise entscheiden müsse, und demzufolge für Art. 574 folgende Fassung empfohlen:

a. „Das Schiff mit dem Schiffsinventar trägt bei:

1. „mit dem am Ende der Reise festzustellenden Werth, wie es aus „See kommt, abzüglich der erweislichen Reparaturkosten im Nothhafen,

2. „mit demjenigen Schadensersatz, der dem Schiff in großer Haverei „vergütet wird."

Zur Unterstützung dieses Antrags wurde geltend gemacht: Es müsse vor Allem zugegeben werden, daß die Entscheidung darüber, mit welchem Werthe das Schiff zur großen Haverei beizutragen schuldig sei, der allgemeineren Frage präjudizire, wer den Schaden zu tragen habe, welcher durch den Untergang eines beitragspflichtigen Gegenstandes oder durch dessen Werthsverminderung und dadurch entstehe, daß in Folge hievon die von diesem Gegenstande zu leistenden Beiträge nicht mehr durch ihn gedeckt werden könnten; denn diese allgemeinere Frage dürfe unzweifelhaft in Ansehung des Untergangs des Schiffs und der Beschädigung oder des Verlustes der Ladung nicht füglich anders entschieden werden, als in Ansehung bloser Beschädigungen des Schiffs. Es handle sich somit allerdings um die Aufstellung eines über den Inhalt des Art. 574 hinauswirkenden Prinzips. Das Prinzip des Entwurfs könne aber dessenungeachtet schon aus inneren Gründen nicht für gerechtfertigt gehalten werden. Die Bestimmung, daß nur der Werth von Schiff und Ladung, wie sie bei Beendigung der Reise aus See kämen, zur Deckung der großen Haverei beitragen müsse, ergebe sich als nothwendige Folge aus dem Beschlusse der Versammlung, daß die Verbindlichkeit, Havereibeiträge zu zahlen, keine persönliche Verpflichtung der einzelnen Interessenten, sondern nur eine dingliche Obliegenheit der in der Gemeinschaft von Schiff und Ladung befindlichen Sachen sein solle. Durch die große Haverei würden die zur Gemeinschaft gehörigen Sachen zu dem gemeinschaftlichen Opfer nur beizutragen verpflichtet, wenn und soweit sie gerettet würden; gehe eine Sache ganz zu Grunde, so höre in Ansehung derselben jede Beitragspflicht auf. Was aber vom Totalverlust gelte, müsse in gleicher Weise vom theilweisen Untergang gelten. Es komme, wie dies auch schon im römischen Rechte bestimmt sei und mit der Auffassung der meisten neueren Gesetzgebungen in Einklang stehe, auf das schließliche Ergebniß der ganzen Reise an. Mit Recht werde deshalb unter a vorgeschlagen, daß der am Ende der Reise festzustellende Werth, gleichviel ob das Ende im Bestimmungshafen oder vor Erreichung desselben in einem Nothhafen eintrete, bei der großen Haverei zum Grunde zu legen sei. Dieser Vorschlag empfehle sich aber auch aus praktischen Rücksichten, da es fast ganz unmöglich sei, in einem einzelnen Falle zu ermitteln, wie viel von der Werthsminderung je auf die verschiedenen Arten der Haverei treffe. Der Zusatz:

„abzüglich der erweislichen Reparaturkosten im Nothafen" sei unentbehrlich, weil diese Kosten sonst doppelt zur Beitragspflicht beigezogen würden.

Von einigen Herren Abgeordneten wurde der Zusatz: „abzüglich der erweislichen Reparaturkosten im Nothhafen" beanstandet und geltend gemacht: Dieser Zusatz sei nur für den Fall richtig, daß die Reparaturkosten in großer Haverei vergütet würden, denn nur in diesem Falle würden dieselben auch von der Bestimmung unter Ziffer 2 des Antrags getroffen. Wenn die Reparatur aber wegen partikulärer Haverei des Schiffs erfolgt sei, fehle es an genügenden Gründen für den Abzug der Reparaturkosten, es würde hierin vielmehr eine bedeutende Inkonsequenz liegen. Solle der Werth des Schiffs am Ende der Reise maßgebend sein, wenn eine Werthsverminderung eingetreten sei, so müsse auch die Ausgleichung des Werthsverlusts, der in Folge von nicht zur großen Haverei gehörenden Zufällen eingetreten sei, und eine allenfallsige Werthsverbesserung der Gemeinschaft der beitragspflichtigen Objekte zu Gute kommen. Da sich nun von selbst verstehe, daß ein und derselbe Werth nicht doppelt in Ansatz kommen dürfe, der betreffende Zusatz sich somit für die zur großen Haverei gehörenden Reparaturkosten von selbst ergebe, werde dessen Streichung beantragt.

Nach kurzer Diskussion wurde mit 6 gegen 5 Stimmen entschieden, daß die Worte: „abzüglich der erweislichen Reparaturkosten im Nothhafen" zu streichen seien, und der Antrag unter a mit dieser Modifikation durch 7 gegen 4 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

Schließlich erklärte ein Mitglied, es habe sich dem Antrage, den ganzen Werth des Schiffs und nicht blos eine Quote desselben, wie dies im Süden Rechtens sei, für beitragspflichtig zu erklären, nur unter der Voraussetzung angeschlossen, daß die in Art. 577 behandelte Frage wegen Beitragspflicht der Fracht eine auch die Interessen der dortigen Rhederei billig berücksichtigende Lösung finde.

CCCXIX. Sitzung.

Hamburg, den 4. April 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute zum Theile die Redaktion der in der 310. bis 317. Sitzung gefaßten Beschlüsse festgestellt. Sodann wurden die Protokolle der CCCX. Sitzung vom 19. März, der CCCXI. Sitzung vom 21. März, der CCCXII. Sitzung vom 22. März, der CCCXIII. Sitzung vom 24. März und der CCCXIV. Sitzung vom 26. März 1859 verlesen und genehmigt.

CCCXX. Sitzung.

Hamburg, am 5. April 1859.

Heute wurde unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule die Feststellung der Fassung der in der 310. bis 317. Sitzung gefaßten Beschlüsse vollendet und sodann zur Berathung des

Art. 575

des preuß. Entwurfs übergegangen. Hiebei wurde zunächst die Frage erörtert, welche Güter in großer Haverei beitragspflichtig sein sollten, und zur Erläuterung des Entwurfs bemerkt: Der Entwurf gehe von der Ansicht aus, daß alle Gegenstände beitragspflichtig seien, welche sich zur Zeit des Havereifalls in der Gemeinschaft von Schiff und Ladung befunden

hätten, und rechne dahin alle an Bord des Schiffs oder an Bord des Leichterfahrzeugs befindlichen Güter, letztere jedoch, wie sich aus der Verweisung auf Art. 555 ergebe, nur unter der Voraussetzung, daß dieselben wegen eines Nothfalls auf das Leichterfahrzeug gebracht worden seien. Nach der Auffassung des Entwurfs sollten also diejenigen Güter nicht beitragspflichtig sein, welche sich in Folge gewöhnlichen Ladens und Löschens an Bord des Leichterschiffes befänden, da im ersten Falle die Gemeinschaft zwischen diesen Gütern und dem Hauptschiff noch gar nicht begründet, und in dem letzten Falle bereits wieder gelöst sei. Ferner würden nach der Fassung des Entwurfs diejenigen Güter beizutragen nicht verbunden sein, welche in andern Fällen in Leichterfahrzeuge hätten übergeladen werden müssen, ohne daß die Ablichtung zur Abwendung einer Schiff und Ladung bedrohenden Gefahr erforderlich gewesen sei. Es erscheine dies auch in so ferne gerechtfertigt, als der Schaden, welchen in solchen Fällen die Güter in den Leichterfahrzeugen erlitten, als große Haverei nicht vergütet würde. Nicht unerwähnt dürfe aber bleiben, daß in einigen Legislationen mehr oder weniger die entgegengesetzte Auffassung Anerkennung gefunden habe. Ferner würden nach der Fassung des Entwurfs auch diejenigen Güter, welche im Nothhafen gelöscht und auf das Lager gebracht worden, zu derjenigen Haverei nicht beizutragen schuldig sein, welche das Schiff und die noch an Bord befindlichen Güter neuerdings im Nothhafen treffe. Die zuletzt erwähnte Bestimmung, gegen welche sich anführen lasse, daß die Kosten der Aufbewahrung der Ladung zur großen Haverei gehörten, daß die Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung noch bestehe und die Rettung des Schiffs aus der neuen Gefahr die Fortsetzung der Reise ermögliche, werde andererseits in dem Beschlusse der Versammlung ihre Rechtfertigung finden, daß die Schäden, welche einer im Nothhafen gelöschten Ladung während der Lagerung zustießen, ohne mit der Haverei im Kausalzusammenhang zu stehen, in großer Haverei nicht zu ersetzen seien. Die Frage endlich: ob zwischen dem Leichterschiff selbst und den auf demselben befindlichen Gütern eine separate Gemeinschaft und hieraus folgende gegenseitige Ersatzpflicht in großer Haverei begründet werden könne, lasse der Entwurf ganz unentschieden: auch scheine kein Bedürfniß für eine besondere und ausdrückliche Regelung dieser Frage, welche durch die allgemeinen Vorschriften über die große Haverei sich erledige, vorhanden zu sein.

Ein Mitglied beantragte hierauf die Streichung der Worte: „oder des Leichterfahrzeugs (Art. 555)“ und machte hiefür geltend: Es verstehe sich von selbst, daß diejenigen Güter, welche sich zur Zeit der gemeinschaft-

lichen Gefahr an Bord des Hauptschiffs befunden hätten, und, damit Schiff und Ladung gerettet werde, auf Leichterfahrzeuge gebracht worden seien, eben so wohl zu der mit dieser Gefahr zusammenhängenden großen Haverei beitragen müßten, als der ihnen etwa zustoßende Schaden von Schiff und Ladung zu ersetzen sei. Dies sei schon zur Genüge durch die Worte: „welche sich zur Zeit des Havereifalls an Bord des Schiffes befanden" ausgedrückt. Der Entwurf gehe aber noch weiter, denn er erkläre die im Leichterfahrzeug befindlichen Güter selbst dann noch für beitragspflichtig, wenn Schiff und Ladung aus der Gefahr, welche zur Erleichterung des Schiffs Anlaß gab, bereits gerettet gewesen und nun in Folge einer neuen Gefahr eine neue große Haverei an Bord des Hauptschiffs sich ereigne. Diese Bestimmung sei nicht gerechtfertigt, denn diese zweite Gefahr berühre die in den Leichterschiffen befindlichen Güter gar nicht, das Opfer, welches zur Rettung aus der zweiten Gefahr gebracht werde, könne somit nicht mit Recht so angesehen werden, als sei es in ihrem Interesse gebracht. Man möge nicht einwenden, daß der Entwurf mit allen anderen Gesetzgebungen in Einklang stehe, denn diese hätten nur den Fall im Auge, wenn es sich um die in Folge der ersten Gefahr eingetretene Haverei handle, und ebenso unbegründet sei der Einwand, daß die Gemeinschaft zwischen dem Hauptschiff und den auf den Leichterschiffen befindlichen Waaren juristisch fortdauern müsse, weil beide absichtlich nur vorübergehend und mit dem Vorsatze der Wiedereinladung getrennt würden. Diese Fiktion einer Fortdauer der Gemeinschaft sei um deswillen unhaltbar, weil die Absicht der Wiedereinladung keineswegs immer vorhanden sei, wie z. B. dann nicht, wenn das in Noth befindliche Schiff auf ein ihm begegnendes ablichte, oder auf ein anderes, das dieselbe Bestimmung habe und die ihm übergebenen Güter sogleich in den Bestimmungshafen bringen solle, da auch ein solches Schiff als Leichterfahrzeug anzusehen sei. Man könne endlich nicht geltend machen, daß die ursprüngliche Gefahr fortwirke, und jede neue Beschädigung nur als Folge derselben erscheine; die Unrichtigkeit dieser Behauptung ergebe sich, wenn man z. B. nur des Falles gedenke, daß das Hauptschiff nach der Erleichterung zwar recht wohl die Reise fortzusetzen im Stande sei, aber wegen Verfolgung durch Seeräuber auf den Strand gesetzt werde.

Gegen diesen Antrag wurde geltend gemacht: Mit der Auffassung des Entwurfs, der allerdings so, wie eben dargelegt, zu verstehen sei, ständen alle anderen Gesetzgebungen in Einklang; eine andere Auffassung würde in der Gesetzgebung und Praxis ohne Vorgang sein und der erforderlichen Begründung entbehren, denn die ursprüngliche Gefahr wirke so lange fort

und sei nicht eher als beseitigt anzusehen, als bis die geleichterten Güter an Bord des Hauptschiffs zurückgebracht worden. Jede Gefahr, welche bis dahin das Hauptschiff von Neuem treffe, gehe zugleich auch die im Leichterschiffe befindlichen Güter an, da auch sie regelmäßig verloren wären, wenn das Hauptschiff zu Grunde ginge, und sie auf dem Leichterfahrzeug die Reise fortsetzen sollten. Jedes wegen einer neuen Gefahr des Schiffs gebrachte Opfer sei somit auch im Interesse der auf dem Leichterfahrzeuge befindlichen Güter gebracht. Da die Erleichterung des Schiffs in Nothfällen unter solchen Umständen, unter welchen ein zweiter, mit dem ersten nicht in einem inneren Zusammenhang stehender Havereifall überhaupt denkbar sei, regelmäßig nur mit der Absicht der Wiedereinladung vorgenommen werde, bestehe unverkennbar in allen hier in Betracht kommenden Fällen die Gemeinschaft zwischen dieser Ladung und dem Hauptschiffe fort.

Die Unterscheidung, welche dem in Rede stehenden Antrag zum Grunde liege, sei auch nicht praktisch erheblich genug, um im Gesetze eine besondere Berücksichtigung zu finden, da der Fall, daß sich zwei, von einander ganz unabhängige Havereifälle folgten, während noch ein Theil der Ladung am Bord des Leichterfahrzeugs sich befinde, gewiß nur höchst selten vorkommen werde. Endlich würde die Annahme des Vorschlags zu einer großen Härte führen. Denn die Schäden, welche die Güter in den Leichterfahrzeugen erlitten, gehörten zur großen Haverei, es sei daher nur billig, daß dieselben zu der neuen großen Haverei, welche das Hauptschiff treffe, beitrügen. Es müsse übrigens bestritten werden, daß ein mit dem Hauptschiff auf offener See zusammentreffendes anderes Schiff als Leichterfahrzeug anzusehen sei, wenn es dem ersteren einen Theil seiner Ladung abnehme, um deren Transport fortan selbst auszuführen.

Bei der Abstimmung wurde die Streichung der Worte: „oder des Leichterfahrzeugs (Art. 555), mit 10 gegen 1 Stimme abgelehnt und der Inhalt der beiden ersten Zeilen des Artikels zum Beschlusse erhoben.

Hierauf wurde die bei Berathung des Art. 574 in Betreff des Schiffs schon erledigte Frage, welcher Werth beitragspflichtig sei und wer die Folgen eines nach dem Havereifall eingetretenen Verlusts oder einer Werthsverminderung zu tragen habe, auch rücksichtlich der Ladung in Betracht gezogen. Man war darüber einverstanden, daß das hinsichtlich der Werthbestimmung der zu ersetzenden Güter (Art. 568) sowie hinsichtlich des Beitragswerths des Schiffs angenommene Prinzip auch für den Beitragswerth der Ladung maßgebend sein müsse, daß also jedes beitragspflichtige Ladungsstück mit dem Werth zur Zeit der

Beendigung der Reise und nicht mit dem zur Zeit des Havereifalls in Anschlag kommen solle. Es wurde jedoch die Frage aufgeworfen, ob es nicht wünschenswerth sei, ausdrücklich im Gesetze auszusprechen, daß, wenn nach dem Havereifalle beitragspflichtige Ladungsstücke durch Unfälle verloren gingen oder an Werth verringert würden, der dadurch entstehende Ausfall der Beiträge nicht dem Beitragsberechtigten, noch dem Eigenthümer der beschädigten oder untergegangenen Güter, welcher noch andere Güter an Bord habe, sondern sämmtlichen Beitragspflichtigen zur Last falle. Dieser Vorschlag wurde schließlich mit 10 gegen 1 Stimme angenommen.

Der Redaktionskommission wurde hierauf von einem Herrn Abgeordneten anheimgegeben, zu erwägen, ob der zweite Absatz des Art. 552 nicht besser bei Art. 575 seine Stelle finde. Auf die Bemerkung eines Mitgliedes, ob es nicht angemessen sei, in einem Zusatze zu bestimmen, daß, wenn der Verlust oder die Werthsminderung einer beitragspflichtigen Waare durch Verschulden einer Person veranlaßt worden, die zum Schadensersatze verbunden erscheine, auch dasjenige beitragspflichtig sein solle, was von dieser Person ersetzt werde, wurde entgegnet, daß diese Frage auf Grund allgemeiner Rechtsgrundsätze eine entsprechende Lösung finden könne, und sonach für die Aufnahme einer besonderen Bestimmung kein Bedürfniß vorhanden sei.

In Betreff der in großer Haverei geopferten Güter wurde allgemein anerkannt, daß auch sie beitragspflichtig seien, und zwar mit dem ganzen Werthe, mit dem sie in großer Haverei ersetzt werden müßten, da auch dieser Werth durch das Opfer erhalten worden. Ein Bedenken ergab sich nur bezüglich der im Nothhafen verkauften Waaren, wenn der Erlös zur Deckung der Kosten für Reparatur einer partikulären Haverei verwendet worden, somit zunächst vom Rheder allein zu ersetzen sei. Man hielt indeß dafür, daß nicht blos der Betrag, welcher dem Ladungseigenthümer für den Verlust ersetzt werde, der durch einen ungünstigen Verkauf der Ladung im Nothhafen herbeigeführt worden sei, sondern der ganze Werth dieser im Nothhafen verkauften Waaren eben so wohl, wie der ganze Werth der nicht angegriffenen Waaren zu denjenigen Leistungen beitragen müsse, die in großer Haverei zu vertheilen seien, weil beschlossen worden, daß eventuell die für die Reparatur der partikulären Haverei verwendete Summe in großer Haverei vergütet werden müsse, wenn aus Schiff und Fracht die nöthige Befriedigung nicht erlangt werden könne. Es wurde deshalb beantragt, auszusprechen, daß die in großer Haverei geopferten und die im Nothhafen verkauften Güter mit der hiefür zu leistenden Vergütung beitragspflichtig seien, und da hiegegen das Bedenken erhoben wurde, es könnte diese Bestimmung dahin verstanden werden, als sei mit dem Ausdrucke: „Ver-

gütung" die schließlich dem beschädigten Ladungseigenthümer effektiv zu bezahlende Summe gemeint, dieser Vorschlag dahin geändert, daß gesetzt werden möge: Die geopferten und die im Nothhafen verkauften Güter hätten mit dem vollen, bei Berechnung der Ersatzansprüche maßgebenden Werthe beizutragen. Dieser Vorschlag wurde schließlich mit Stimmeneinhelligkeit zum Beschlusse erhoben und ebenso Abs. 2 des Art. 575 angenommen.

CCCXXI. Sitzung.

Hamburg, am 7. April 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute auf

Art. 576

des preuß. Entwurfs übergegangen und hiezu bemerkt: Eine Bestimmung im Sinne dieses Artikels sei unentbehrlich, weil sonst die Rechte der Havereigemeinschaft und der Ersatzberechtigten auf Bezahlung der von den Waaren zu entrichtenden Beiträge zu wenig gesichert erschienen. Es sei zwar bereits bei Feststellung der Art. 502 und 509 bestimmt worden, daß dem Verfrachter auch wegen der Havereigelder ein Pfandrecht an der Ladung zustehe; dieses Pfandrecht sei jedoch sowohl rücksichtlich der Dauer, als rücksichtlich der Art und Weise seiner Geltendmachung zu sehr beschränkt, als daß es dem Bedürfnisse genügen könnte. Viele Seegesetze enthielten auch eine ähnliche Bestimmung, wiewohl dieselbe nicht so weit ausgedehnt sei, daß der Schiffer durch die Auslieferung der Güter ohne Sicherheitsbestellung für die Havereibeiträge unbedingt persönlich verantwortlich werde, sondern dahin beschränkt sei, daß er die Folgen seiner Handlungsweise zu vertreten habe. Für die Vorschrift des Entwurfs spreche aber die in dem

Abschnitte von der Bodmerei beschlossene Bestimmung, daß der Schiffer durch Auslieferung der verbodmeten Güter in Höhe des Werths derselben für die Bodmereischuld persönlich verantwortlich werde. Der Inhalt dieses Artikels gebe übrigens noch zur Erörterung folgender weiterer Fragen Veranlassung. Die Versammlung habe beschlossen, daß die Verpflichtung, Havereibeiträge zu zahlen, nur auf der betreffenden Sache ruhen und Niemand wegen derselben persönlich verpflichtet sein solle, sowie, daß die Gemeinschaft der an der Haverei betheiligten Objekte den Ausfall an Beiträgen zu tragen habe, welcher dann entstehe, wenn einer dieser Gegenstände nach dem Havereifall zu Grunde gehe oder an Werth verliere. Es frage sich nun, ob nicht dennoch auch in anderen Fällen als in dem des Art. 576 eine persönliche Verpflichtung zur Bezahlung der Havereigelder Platz greifen, und ob insbesondere nicht nach dem Beispiele mancher Gesetzgebungen ausgesprochen werden solle, daß die Havereibetheiligten persönlich für die Beiträge aufkommen müßten, wenn der Schiffer Aufwendungen zur Hebung der Gefahr gemacht habe (also z. B. für Reklamirungskosten), oder daß der Empfänger für die Havereibeiträge persönlich hafte, wenn er die mit denselben belasteten Güter in Empfang genommen habe. Eine Bejahung der ersten Frage scheine indessen mit den von der Versammlung angenommenen Prinzipien und namentlich mit dem Beschlusse, daß der Schiffer auf den persönlichen Kredit des Rheders und der Ladungsbetheiligten Geschäfte abzuschließen nicht befugt sei, nicht verträglich, auch ein ausreichendes Bedürfniß für dieselbe nicht vorhanden zu sein. Die Entscheidung der zweiten Frage werde später in Antrag gebracht werden. Ferner komme in Betracht, daß die Versammlung es voraussichtlich nicht umgehen könne, einen Zeitpunkt festzusetzen, in welchem die Gemeinschaft der beitragspflichtigen Gegenstände die Gefahr des Ausfalls havereipflichtiger Objekte zu tragen aufhören solle, möge nun hiezu der Augenblick der Vollendung der Dispache oder ein anderer Moment gewählt werden. Eine nähere Bestimmung hierüber in Vorschlag zu bringen, werde vorbehalten. Wenn aber eine solche Zeitbestimmung angenommen werde, so müsse folgerichtig dem Ersatzberechtigten der Ausfall an Beiträgen zur Last fallen, wenn noch nach dem betreffenden Zeitpunkte einer der betheiligten Gegenstände zu Grunde gehe. Für den Fall nun, daß der Verfrachter (Rheder) ersatzberechtigt, und eine beitragspflichtige Waare nach jenem Zeitpunkte untergegangen sei, tauche die weitere Frage auf, ob er wegen der betreffenden Beiträge nicht auf den Befrachter zurückgreifen könne. Diese Frage sei von der Versammlung bei Berathung des Art. 511 des preuß. Entwurfs anscheinend bereits bejahend entschieden, indem der Anspruch auf Bezahlung von Havereibeiträgen auch

zu den „übrigen Forderungen des Verfrachters" gehöre. Da diese Entscheidung jedoch nicht mit der Auffassung der Versammlung über die rechtliche Natur der Havereibeiträge übereinzustimmen scheine, werde noch eine wiederholte Diskussion dieser Frage sich empfehlen.

In der Debatte wurde von verschiedenen Mitgliedern hervorgehoben, daß die Frage, in wie weit eine persönliche Verpflichtung zur Bezahlung von Havereibeiträgen begründet erscheine, nicht hieher gehöre, von anderen wurde geltend gemacht, daß eine solche persönliche Verpflichtung bis jetzt keineswegs von der Versammlung prinzipiell ausgeschlossen worden sei, und somit die Folgerungen, welche aus der angeblich rein dinglichen Natur der Verpflichtung zur Zahlung von Havereibeiträgen gezogen worden, nicht haltbar seien; in den bisherigen Verhandlungen sei nicht entschieden worden, daß die in Rede stehende Verpflichtung eine dingliche sei, sondern nur, daß die Havereiinteressenten für die Havereibeiträge nicht weiter haften sollten, als der aus See kommende Werth ihrer Gegenstände reiche. Es würden deshalb auch die allgemeinen Rechtsgrundsätze für die Entscheidung der aufgeworfenen Fragen genügen und nur darüber eine Bestimmung erforderlich sein, von welchem Augenblick an die Gemeinschaft nicht mehr verbunden sein solle, die Gefahr des Untergangs oder der Werthsverminderung beitragspflichtiger Gegenstände zu tragen. Wenn die hierauf gerichteten Vorschläge eingebracht würden, könnten auch die übrigen oben berührten Fragen näher erörtert werden, wogegen jetzt nur über den sachlichen Inhalt des Art. 576 Beschluß gefaßt zu werden brauche.

Ein Mitglied schlug hierauf vor, ausdrücklich auszusprechen, daß der Schiffer verpflichtet sei, die Waaren bis zur Sicherstellung der auf ihnen ruhenden Havereibeiträge zurückzuhalten, weil dann, wenn diese Verpflichtung nicht ausdrücklich ausgesprochen würde, im Falle der Auslieferung der Güter ohne Sicherstellung der Beiträge, zwar die in Art. 576 erwähnte Folge eintreten, aber ein Verschulden des Schiffers nicht angenommen werden könnte, somit der Rheder auch nicht einmal eventuell haftbar wäre. Sodann wurde im Hinblick auf den bisherigen Sprachgebrauch der Versammlung, statt: „übergiebt" „ausgeliefert" und statt: „Waaren" „Güter" zu setzen beantragt.

Ein anderer Herr Abgeordneter beantragte statt: „Wenn der Schiffer ꝛc." zu setzen: „Wenn der Verfrachter ꝛc.", da es sich zunächst nur um Regelung des Verhältnisses der einander gegenüberstehenden Kontrahenten selbst, also der Ladungsbetheiligten und des Verfrachters und nicht um Statuirung einer solchen Verbindlichkeit handle, welche der Schiffer

allen Betheiligten gegenüber hätte, der Schiffer somit hier nur als Vertreter des Verfrachters in Betracht komme, und deshalb der Letztere gleichwie im Titel vom Frachtgeschäfte, so füglich auch hier im Gesetze zu nennen sei.

Dieser Vorschlag blieb jedoch ohne Unterstützung; dagegen wurde anerkannt, daß dem Schiffer in Art. 576 die Verpflichtung auferlegt werden solle, die Güter bis zur Bezahlung oder Sicherstellung der darauf haftenden Havereibeträge zurückzubehalten.

Mit der Maßgabe, daß dies deutlicher auszudrücken sei und vorbehaltlich einer weiteren Prüfung der Redaktion wurde schließlich Art. 576 des Entwurfs angenommen. Ein Mitglied behielt sich dabei noch vor, in der Folge den Antrag einzubringen, daß ausgesprochen werde, der Schiffer sei sämmtlichen Betheiligten gegenüber ebenso, wie zur Verklarung, zur Veranlassung möglichst schleuniger Dispachirung von Havereischäden verpflichtet. Zu

Art. 577

Abs. 1 wurde zunächst von dem Herrn Referenten bemerkt, die Redaktion dieses Absatzes scheine nicht ganz angemessen zu sein, es werde vielmehr anheimgegeben, denselben ungefähr dahin zu fassen, daß die Fracht mit dem wirklich verdienten Betrag und demjenigen beitrage, der nach Art. 572 als zu vergütende Fracht in die Dispache aufgenommen werde.

Von einem andern Herrn Abgeordneten wurde geltend gemacht: In der jetzigen Fassung des Entwurfs sei indirekt wiederholt ausgesprochen, wie viel Fracht in dem einen und dem anderen Fall zu bezahlen sei. Diese Frage habe jedoch schon früher im Titel vom Frachtgeschäfte ihre vollständige Erledigung gefunden, und zur Wiederholung der betreffenden Bestimmungen sei kein Grund vorhanden. Art. 577 des Entwurfs sei übrigens nicht einmal in allen Fällen richtig. Man möge z. B. nur den Fall setzen, daß bei Abschluß des Frachtvertrages ausgemacht worden, der Verfrachter solle die Fracht von den übernommenen Gütern unter allen Umständen bezahlt erhalten, gleichviel, ob die Güter an den Bestimmungsort gelangten oder vorher verloren gingen. In einem solchen Falle sei kein Grund dafür vorhanden, die Fracht zur Haverei beitragen zu lassen, weil der Havereifall für den Schiffer ganz gleichgültig erscheine, indem er auch ohne das zu vergütende Opfer die Fracht erhalten hätte, letztere somit nicht durch das Opfer gerettet worden sei. Es werde demgemäß beantragt, den ersten Absatz des Artikels dahin zu fassen, daß die Fracht zur großen Haverei soweit beizutragen habe, als das Recht auf dieselbe durch die Aufopferung erhalten worden sei.

Hiegegen wurde jedoch geltend gemacht: Die Fracht müsse auch in dem so eben besonders hervorgehobenen Falle den übrigen Havereiinteressenten gegenüber für beitragspflichtig gehalten werden. Allerdings sei das Interesse des Schiffers durch das zu vergütende Opfer nicht gewahrt worden, dieser somit nicht als der eigentliche Havereiinteressent zu betrachten, aber irgend Jemand müsse in einem solchen Falle vorhanden sein, der die Fracht verloren oder, was auf dasselbe hinauskommen würde, dieselbe umsonst hätte zahlen müssen, wenn Schiff und Ladung nicht gerettet worden wären, dem somit die Fracht durch das Opfer erhalten worden sei, und der auch billiger Weise mit der Fracht zur Haverei beitragen müsse. Zudem werde die Fracht von den geopferten Gütern stets als abgesonderte Post ersetzt, das gerettete Gut trage aber blos mit dem Werthe nach Abzug der Fracht bei; wolle man also nicht der Abnormität Raum geben, daß die Fracht immer ersatzberechtigt und nur in gewissen Fällen beitragspflichtig sei, so müsse man sich entschieden gegen die Auffassung des Herrn Antragstellers erklären. Verträge der oben erwähnten Art könnten nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen auf die Rechte der übrigen Havereiinteressenten keinen Einfluß üben, sondern nur für das Verhältniß des Schiffers zu einem solchen Dritten und für die Frage von Einfluß sein, ob der Schiffer von ihm Ersatz für die wegen der Fracht geleisteten Beiträge verlangen dürfe.

Der eben besprochene Antrag, welcher von mehreren Seiten als richtig anerkannt ward, wurde hierauf mit der Bemerkung, daß es sich ja um die Beitragspflicht der Frachtforderung handle, der Redaktionskommission zur Erwägung anheim gegeben.

Sodann wurde zu Abs. 2 die Frage erörtert, ob es nicht angemessen erscheine, zu beschließen, daß statt der in jedem einzelnen Falle zu ermittelnden Auslagen für Heuer und Unterhalt der Besatzung eine ein für alle Mal festzustellende Quote in Abzug zu bringen sei.

Von einer Seite wurde die Bejahung dieser Frage und die Feststellung dieser Quote auf die Hälfte der ganzen Fracht beantragt und hiefür angeführt: Die Bestimmung des Entwurfs beruhe auf dem Bestreben, in jedem einzelnen Falle den Abzug für Heuer u. dgl. ganz gerecht festzusetzen. Dieser Zweck werde nicht erreicht, wenn man nichts weiter als die Heuer- und Unterhaltungskosten in Abzug bringe; es müßten, wenn man anders erschöpfend und konsequent verfahren wolle, noch eine Menge anderer Auslagen in Abzug gebracht werden, die der Verfrachter auch erspart haben würde, wenn das Schiff nicht in den Bestimmungshafen gelangt wäre, wie z. B. Hafenkosten,

Lootsengelder u. dgl. Wenn man aber auch auf diese Abzüge einzugehen geneigt wäre, so würde wegen der unverkennbaren Schwierigkeit der Berechnung doch niemals eine völlig gerechte Ermittelung möglich sein. Die Schwierigkeit der Berechnung stehe einer angemessenen und völlig zutreffenden Ermittelung des in Rede stehenden Abzugs selbst dann entgegen, wenn man nur die im Entwurfe erwähnten Beiträge an Kost und Heuer in Betracht ziehen, dieselben aber nach dem strengen Prinzipe nicht für die ganze Reise, sondern blos mit jenem Betrage abziehen wollte, dessen Verausgabung dem Verfrachter durch das Eintreten des Havereifalls erspart würde. Die verwickeltsten Untersuchungen und Berechnungen würden in jedem einzelnen Falle nothwendig sein, wenn man nach der Vorschrift des Entwurfs oder gar nach der ganzen Strenge des Prinzips, welches bei dem Ersatze anderer geopferter Werthe maßgebend sei, verfahren wollte. Unter diesen Umständen erscheine die Fixirung des Abzugs für Heuer und Unterhalt als ein dringendes Bedürfniß. Die Richtigkeit dieser Behauptung habe sich durch die Erfahrung hinreichend bewährt, denn allenthalben, und namentlich sogar da, wo die Bestimmung des Entwurfs gesetzlich in Geltung sei, habe der Ortsgebrauch eine gewisse Quote festgesetzt, welche die Dispacheure für Heuer und Unterhalt oder Heuer und Hafenkosten ohne weitere Untersuchungen und Berechnungen in Abzug brächten. Im Interesse der Rechtssicherheit sei die einheitliche Fixirung des Abzugs höchst wünschenswerth, damit die Betheiligten im Voraus wissen könnten, nach welchen Grundsätzen ihre Rechte und Obliegenheiten bei Dispachirung von Havereischäden in Deutschland beurtheilt würden, zumal die Bestimmungen des deutschen Seerechts in einer großen Zahl von Fällen auch auf ausländische Schiffe Anwendung finden würden. Vorausgesetzt nun, daß man zu einer solchen Fixirung geneigt sei, empfehle sich die Bestimmung, daß die Hälfte der Fracht in Abzug kommen sollte. Eine solche Bestimmung finde sich in den Gesetzen Frankreichs, Belgiens, aller italienischen Staaten und Brasiliens; sie würde auch mit dem langjährigen Gebrauche des Orients und, nach dem Zeugnisse namhafter Autoren, selbst mit der in Nordamerika bestehenden Uebung harmoniren und um so gerechter sein, als der Rheder ohnehin nicht unbeträchtlich dadurch belastet worden sei, daß man ihm allein die Tragung der sogenannten kleinen Haverei aufgebürdet habe, und als bewährte Praktiker im Süden und selbst in England die Meinung geäußert hätten, daß dem Rheder im Durchschnitt guter und schlechter Jahre nach Abzug aller Unkosten wohl kaum mehr als die Hälfte der Fracht als reiner Gewinn verbleiben dürfte. Mit diesem Gewinn müsse er übrigens auch noch das in einer nicht langen Reihe von Jahren sich aufzehrende Schiffs-

kapital ersetzen. Man möge zudem nicht übersehen, daß die Annahme dieses Vorschlags nur eine ganz geringe Abweichung von dem bisherigen Rechte derjenigen Seeplätze enthalten würde, in denen man bis jetzt nur ein Drittel von der Fracht in Abzug zu bringen gewohnt gewesen sei, indem der Abzug nur um $^1/_6$ erhöht würde, daß dagegen bei der Reduktion des Abzugs auf $^1/_3$ das bisherige Recht der südlichen Seeplätze eine weit erheblichere Aenderung zum Nachtheil der Rhederei erleiden müßte, da ohnehin schon beschlossen worden sei, daß das Schiff fortan nicht mehr blos mit der Hälfte des Werths, wie bisher dort Rechtens gewesen, sondern mit seinem ganzen Werthe beizutragen habe, wogegen lediglich im Interesse der Gemeinsamkeit der Legislation kein Widerspruch erhoben worden sei.

Von anderen Mitgliedern wurde empfohlen, die in Rede stehende Quote auf ein Drittel festzusetzen und hiefür geltend gemacht: Der Abzug der Hälfte sei im Allgemeinen zu groß und darum nicht gerecht; auch sei im ganzen Norden, in England und Amerika kein größerer Abzug als ein Drittel in Gebrauch. Die Rücksicht auf die kleine Haverei biete keinen genügenden Grund zur Rechtfertigung einer anderen Bestimmung; denn die Versammlung habe dem Verfrachter die Tragung der zur kleinen Haverei gehörenden Auslagen nicht erst neuerdings und willkürlich auferlegt, nach richtiger Anschauung sei der Verfrachter vielmehr diese Auslagen von der Fracht zu tragen längst verbunden gewesen. Die Erfahrung bedeutender Seeplätze habe genügend dargethan, daß die Interessen der Rhederei ausreichend gewahrt seien, wenn auch mehr nicht als ein Drittel in Abzug komme.

Noch andere von den Herren Abgeordneten waren der Ansicht, daß von Aufstellung einer ein für alle Mal maßgebenden Quote Umgang zu nehmen sei, weil eine solche Fixirung sich in vielen Fällen als höchst ungerecht darstelle. Der Rheder werde dadurch ungebührlich begünstigt, wenn die Frachten hoch seien, dagegen, worauf besonders Gewicht gelegt werden müsse, außerordentlich benachtheiligt in den Zeiten, in welchen die Kosten den Frachten nahezu oder völlig gleichständen und durch den Rhedereibetrieb wenig oder gar nichts verdient werde, oder gar ein Verlust sich ergebe. Weiter habe auch die bisherige Debatte zur Genüge ergeben, daß die Abänderung der bisher üblichen Quoten allenthalben nur unter den größten Inkonvenienzen möglich sei. Endlich seien auch die faktischen Schwierigkeiten der Berechnung des für jeden einzelnen Fall entsprechenden Abzugs dann nicht sehr erheblich, wenn, wie dies die Absicht des Entwurfs sei, nichts weiter als Heuer und Unterhalt in

Betracht gezogen und auf andere Auslagen wie z. B. auf Hafengeld u. dgl., keine Rücksicht genommen werden solle. Da gegen den Entwurf, dessen Auffassung unverkennbar die Gerechtigkeit in jedem einzelnen Falle am meisten zur Geltung bringe, nur dann mit Grund erhebliche praktische Bedenken erhoben werden könnten, wenn es auf eine genaue, bis in Kleinigkeiten herab sich verlierende Berechnung abgesehen wäre, wurde mehrfach anheimgegeben, den Entwurf anzunehmen, aber in der Fassung des Artikels anzudeuten, daß es sich nur um eine durchschnittliche Berechnung von Heuer und Unterhalt handle. Zu diesem Zwecke schlug ein Mitglied vor, nach „Proviantirungskosten" einzuschalten: „mit einer angemessenen Quote"; ein anderes empfahl, da von Abzug einer Quote dann nicht füglich die Rede sein könne, wenn die Auslagen für Heuer und Unterhalt eben so viel betrügen, als die Fracht, statt: „mit einer angemessenen Quote" „mit einem angemessenen Betrag" zu setzen.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag, für den in Rede stehenden Abzug eine Quote festzusetzen und zu bestimmen, daß diese Quote in der Hälfte der ganzen Fracht bestehen solle, mit 10 gegen 1 Stimme, der Antrag auf Einschaltung der Worte: „mit einer angemessenen Quote" mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt und mit 9 gegen 2 Stimmen die Einschaltung der Worte: „mit einem angemessenen Betrage" genehmigt. Im Uebrigen wurde vorbehaltlich einer Prüfung der im Eingange der Berathung von dem Herrn Referenten empfohlenen Redaktion Art. 577 angenommen, und in Abs. 2 statt: „Proviantirungskosten" „Unterhaltungskosten" zu setzen beschlossen.

Ein Mitglied schlug hierauf vor, auf

Art. 574

zurückzugehen und brachte hiezu vor: Zu diesem Artikel sei beschlossen worden, daß das Schiff mit dem Werthe zur großen Haverei beitragen solle, mit welchem es am Ende der Reise aus See komme. Hieraus ergebe sich, daß, wenn das Schiff nach dem Havereifall einen Nothhafen angelaufen habe und daselbst tarirt worden sei, diese Taxe gleichwohl der Dispache nicht zum Grunde gelegt werden dürfte, sondern im Bestimmungshafen eine neue Taxe aufzunehmen sei, und der Gemeinschaft aller havereipflichtigen Gegenstände auch die nach der ersten Taxation erst eintretenden Werthsverminderungen durch partikuläre Havereien u. dgl. zur Last fielen. Dies widerstreite der richtigen Ansicht, wonach das Schiff mit demjenigen Werthe zur großen Haverei beitragen müsse, den es unmittelbar nach dem erlittenen Unfalle aus See kommend, im beschädigten Zustande habe; es werde dadurch zu Irrthum und Streit Veranlassung gegeben, auch stehe

diese Folge des von der Versammlung angenommenen Prinzips mit der Praxis nicht in Einklang, und scheine sich auch aus Zweckmäßigkeitsrücksichten nicht zu empfehlen. Wenn im Nothhafen einmal eine Taxe aufgenommen gewesen, sei dieselbe bisher allenthalben ohne Rücksicht auf spätere Unfälle und Werthsverminderungen des Schiffes der Dispache zum Grunde gelegt worden. Um diese Uebung auch für die Folge zu salviren, wurde beantragt, zu Art. 574 den Zusatz zu machen, daß dann, wenn der Schiffer nach einem Havereifall einen Nothhafen anlaufe, und dort sein Schiff taxiren lasse, diese Taxe für die Auseinandersetzung der Haverei maßgebend sei. Ein anderer Herr Abgeordneter schlug vor, zu bestimmen, daß, wenn der Schiffer nach dem Havereifall einen Nothhafen anlaufe, das Schiff daselbst unter allen Umständen zu taxiren und diese Taxe in der Folge der Dispache ohne weitere Erörterungen zum Grunde zu legen sei.

Gegen diesen Antrag wurde eingewendet: Derselbe sei mit dem Prinzip, welches zu Art. 573 bis 575 angenommen worden, daß nämlich das Resultat der ganzen Reise für die Beitragspflicht von Schiff und Ladung maßgebend sein solle, gänzlich unvereinbar, seine Annahme somit nicht ohne eine wiederholte Berathung und Beschlußfassung über das Prinzip selbst denkbar. Wenn der eben besprochene Antrag angenommen würde, wäre ein großer Theil der Rechte und Pflichten aller Betheiligten von dem zufälligen und nicht selten in der Willkühr des Schiffers liegenden Umstande abhängig, ob der Schiffer nach dem Havereifall einen Nothhafen anlaufe und daselbst taxiren lasse oder nicht; im ersten Fall würden in Ansehung der Berechnung der Beiträge alle nach dem Havereifall eintretenden partikulären Havereien dem Rheder allein, in dem zweiten Fall der Gemeinschaft zur Last fallen. Für eine in so hohem Grade inconsequent erscheinende Bestimmung, nach welcher die Gemeinschaft der an der Haverei betheiligten Objekte zum Nachtheile des Rheders nach dem Anlaufen des Nothhafens aufhören, zum Vortheil der Ladungsinteressenten aber fortdauern würde, könne man sich nicht mit Erfolg auf das bisherige Verfahren der Dispacheure berufen, weil dasselbe nur dadurch veranlaßt sei, daß in den bisherigen Gesetzgebungen das Prinzip gegolten habe, daß der Augenblick des Havereifalls für die Beitragspflicht entscheidend, die Dispache also so viel als möglich so einzurichten sei, als wäre die Havereiangelegenheit sogleich nach dem Havereifall auf offener See auseinandergesetzt worden. Die im Nothhafen aufzunehmende Taxe könne mit Recht nur für die Frage entscheidend sein, wie viel für das Schiff in großer Haverei vergütet werden müsse.

Ein Mitglied hielt dafür, daß die Taxe im Nothhafen nur deshalb

so allgemein den bisherigen Dispachen zum Grunde gelegt worden sei, weil in den meisten Fällen der Werth des Schiffs im Nothhafen von dem Werthe desselben im Bestimmungshafen nach Abzug der etwa durch die Reparatur im Nothhafen erzielten Melioration nur wenig abweiche, und eine neue Taxation mit Abzug dieser Melioration im Bestimmungshafen mit Verläßlichkeit kaum zu erzielen wäre, und beantragte deshalb, auszusprechen, es sei bis zum Nachweise des Gegentheils anzunehmen, daß die im Nothhafen erhobene Taxe auch den Werth des Schiffs im Bestimmungshafen ausdrücke, da hiedurch das Prinzip gewahrt und doch in den meisten Fällen eine nützliche Vereinfachung des Verfahrens bei Aufmachung der Dispache erzielt werde.

Bei der Abstimmung wurde der zuerst erwähnte Antrag mit allen Stimmen, der zuletzt genannte mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt. Zu

Art. 578

wurden die Ziff. 1, 2 und 3 ohne Beanstandung angenommen, jedoch in der Erwägung, daß die in diesen Ziffern genannten Gegenstände, wenn sie in einem Havereifall geopfert worden, von Schiff und Ladung ersetzt werden müßten, und in einem solchen Falle der in die Schadensberechnung aufzunehmende Werth derselben billiger Weise auch beitragspflichtig sein sollte, auf Antrag des Herrn Referenten einstimmig beschlossen, in einem Zusatze auszusprechen, daß der Werth der in der Ziffer 1 bis 3 genannten Gegenstände, wenn er in großer Haverei ersetzt werden müsse, auch beitragspflichtig sei.

Zu Ziffer 4 bemerkte der Herr Referent: Die Fassung des Entwurfs drücke dasjenige nicht deutlich aus, was er zu sagen beabsichtige. Da die in Ziffer 4 genannten Gegenstände in Gemäßheit der Bestimmungen des Art. 565 nicht in großer Haverei vergütet würden, wenn sie auch im gemeinschaftlichen Interesse geopfert worden seien, könne leicht die Ansicht Raum gewinnen, daß dieselben auch zur großen Haverei nicht beitragen müßten, wenn sie durch Aufopferung anderer gerettet worden. Diesem Irrthum wolle die Bestimmung unter Ziffer 4 begegnen. Um diese Absicht besser zu erreichen, scheine es sich zu empfehlen, der Ziffer 4 eine positive Fassung, etwa dahin zu geben, daß die in Art. 565 erwähnten Gegenstände beitragspflichtig seien, wenn sie gerettet worden; auch stehe nichts im Wege, dieser Bestimmung eine andere Stelle als in Art. 578 anzuweisen. Diesem Vorschlage trat die Versammlung nach kurzer Debatte mit Stimmeneinhelligkeit bei.

Den letzten Absatz des Artikels zog der Herr Referent zurück, indem er bemerkte: Dieser Absatz habe bereits durch frühere, zum Theil viel

weiter als der Entwurf gehende Beschlüsse der Versammlung seine Erledigung gefunden. Aus einer Vergleichung der Art. 559 und 578 des preuß. Entwurfs ergebe sich nämlich, daß im Entwurfe ein längeres Liegenbleiben des Schiffs wegen Kriegsgefahr in einem anderen als dem Abgangshafen nur dann als Fall der großen Haverei betrachtet worden sei, wenn die Kriegsgefahr Schiff und Ladung zugleich betroffen habe und keines von beiden als frei betrachtet werden könne. Die Versammlung habe aber bei Berathung des als Beilage zum 314. Protokolle abgedruckten Art. 567 (vgl. Prot. S. 2408) die Grundsätze der großen Haverei nicht allein für den eben erwähnten Fall, sondern auch dann, wenn andere Gefahren in Folge irgend einer Verfügung von hoher Hand in Frage ständen, für anwendbar erklärt, und zwar ohne Unterschied, ob die Gefahr das Schiff oder die Ladung allein oder beide zugleich betroffen habe.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde hierauf in einer neuen Ziffer zu Art. 578 auszusprechen beantragt, daß das Bodmereikapital zur großen Haverei beizutragen nicht verbunden sei, da hierüber wenigstens in der Praxis nicht unerhebliche Zweifel beständen, indem man mitunter davon ausgehe, daß das Bodmereikapital gleichfalls verloren wäre, wenn Schiff und Ladung in der Havereigefahr zu Grunde gingen, durch das Opfer, durch welches Schiff und Ladung gerettet worden, also auch das Bodmereikapital erhalten worden und deshalb zum Ersatz des Opfers beizutragen verpflichtet sei.

Von anderen Seiten wurde jedoch geltend gemacht: Es sei völlig selbstverständlich, daß das Bodmereikapital eben so wenig, als irgend eine andere Forderung, für welche Schiff und Ladung verpfändet sei, der Gemeinschaft der Havereiinteressenten gegenüber zur Haverei beizutragen verpflichtet sein könne, da sonst ein und derselbe Werth doppelt zur Beitragspflicht herbeigezogen würde. Eine so zweifellos selbstverständliche Bestimmung aufzunehmen, müsse man billig Bedenken tragen. Zweifelhafter könne aber allerdings die Frage sein, ob der Bodmereigläubiger dem Eigenthümer der verbodmeten Sache gegenüber nicht zum Ersatze der wegen der verbodmeten Sache gezahlten Beiträge verbunden sei; eine Bestimmung hierüber würde indeß in den Titel von der Bodmerei und nicht hieher gehören, weshalb eventuell, wenn man zur Berichtigung der hin und wieder in der Praxis vorkommenden Irrthümer eine besondere Bestimmung für erforderlich halte, beantragt werde, dieselbe in den Titel von der Bodmerei aufzunehmen.

Es wurde jedoch dieser eben erwähnte Vorschlag mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt und mit Stimmeneinhelligkeit in einem besonderen

Satze auszusprechen beschlossen, daß das Bodmereikapital zur großen Haverei beizutragen nicht verpflichtet sei, worauf sich ein Mitglied vorbehielt, eine Bestimmung über das Verhältniß des Bodmereigläubigers zum Eigenthümer der verbodmeten Sache rücksichtlich des Ersatzes von Havereibeiträgen in Vorschlag zu bringen.

CCCXXII. Sitzung.

Hamburg, am 9. April 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde in heutiger Sitzung von einem Herrn Abgeordneten auf

Art. 577

des preuß. Entwurfs zurückzugehen beantragt und hiezu vorgebracht: In der vorigen Sitzung sei zum letzten Absatze des Art. 577 beschlossen worden, daß von der Fracht bei Berechnung ihrer Beitragspflicht nur der Betrag der Heuer und der Unterhaltskosten für die Besatzung während der ganzen Reise abzuziehen sei; von Anordnung eines Abzugs der anderen Kosten aber, welche der Rheder durch die Beendigung der Reise vor Erreichung des Bestimmungshafens erspart haben würde, sei von Seiten der Versammlung Umgang genommen worden, weil man dafür gehalten habe, diese Kosten seien in der Regel so unbedeutend, daß ihre Beachtung bei Berechnung der Havereibeiträge doch nahezu ohne allen Einfluß bliebe, während dadurch auf der anderen Seite für diese Berechnung die bedenklichsten Schwierigkeiten entstehen könnten. Diese Voraussetzung sei indeß keineswegs so allgemein zutreffend. Die fraglichen Kosten seien nicht selten von sehr hohem Belange; so müsse, um nur ein Beispiel anzuführen, im Süden der Vereinigten Staaten blos für Bugsiren des Schiffs häufig 800—1000 Dollars verausgabt werden. Da somit eine Außerachtlassung dieser Auslagen für den Rheder sehr drückend werden könne, so empfehle es sich, den letzten Absatz des Art. 577 zu erweitern und denselben auch auf die anderen

Kosten, welche der Rheder nach dem Havereifall zu bestreiten habe, durch die vorzeitige Beendigung der Reise aber erspart hätte, insbesondere auf die in Art. 507 des preuß. Entwurfs aufgezählten Kosten auszudehnen. Gegen diesen Antrag könne man nicht mit Erfolg einwenden, daß die Schwierigkeiten der Berechnung des Abzugs unüberwindlich seien, wenn man noch auf etwas Weiteres, als auf Heuer und Unterhaltskosten Rücksicht nehmen müßte; denn durch den eben eingebrachten Antrag solle nichts an dem in der vorigen Sitzung gefaßten Beschlusse geändert werden, wonach es nicht auf Herstellung einer auf Kleinigkeiten genau eingehenden Rechnung, sondern auf die Ermittelung eines ungefähr entsprechenden Betrags durch den Dispacheur ankommen solle.

Ein Mitglied hielt dafür, daß die Bestimmung des letzten Absatzes von Art. 577, wenn sie genügen solle, nicht mit Aufzählung einzelner Arten von Kosten sich befassen dürfe, sondern prinzipiell gehalten werden müsse. Das richtige Prinzip scheine aber das zu sein, daß der Rheder nur mit der Nettofracht beizutragen schuldig sei, da für ihn nur der reine Verdienst als gerettet erscheine. Es wurde deshalb von dieser Seite folgende Fassung beantragt:

a. „Nur der reine Frachtverdienst trägt bei, mithin sind von dem Fracht„gelde die aus ihm zu bestreitenden Unkosten, insbesondere der Be„trag der Heuer und Unterhaltskosten in einem ungefähren Betrag „in Abzug zu bringen."

Es wurde indeß entgegnet: Diese Auffassung gehe unverkennbar zu weit. Zur großen Haverei müsse alles dasjenige beitragen, was dem Rheder durch das zu vergütende Opfer aus der Havereigefahr gerettet worden sei. Als gerettet dürfe man aber nicht allein den reinen Frachtverdienst betrachten; vielmehr gehörten auch alle diejenigen Auslagen, die der Rheder aus der Fracht zu bestreiten schuldig sei, und vor dem Havereifall bereits bestritten habe, die also unwiederbringlich verloren wären, wenn die Frachtforderung, das einzige Mittel zur Wiedererlangung dieser Auslagen, mit dem Untergang der Ladung erloschen wäre, zu den geretteten und darum mit Recht als beitragspflichtig erscheinenden Beträgen. Wenn demnach überhaupt eine prinzipielle Fassung des in Rede stehenden Absatzes möglich sei, so werde dieselbe dahin gehen müssen, daß bei Berechnung der von der Fracht zu entrichtenden Beiträge nur diejenigen Kosten abzuziehen seien, die der Rheder bei Fortsetzung der Reise bis in den Bestimmungshafen nach dem Havereifall noch zu bestreiten gehabt, und durch eine vorzeitige Beendigung derselben in Folge des Havereifalls erspart haben würde. Gegen den Ausdruck: „von dem Frachtverdienst zu bestreitende Kosten" wurde

insbesondere noch geltend gemacht: er würde bei der Unsicherheit, die darüber bestehe, was aus der Fracht zu bestreiten sei, nur zu neuen Kontroversen führen. Daß diese Befürchtung keine unbegründete sei, habe die Erfahrung hinreichend bewährt, indem das allgemeine preuß. Landrecht eine ähnliche Bestimmung enthalte und dadurch erhebliche Inkonveniënzen hervorgerufen habe.

Da indeß mehrseitig geltend gemacht wurde, daß bei der eben dargelegten Auffassung nur die auf die Zeit nach dem Havereifall treffenden Unterhaltskosten und die Heuer, so weit sie im Falle des Verlustes des Schiffs nicht gezahlt zu werden brauche, also mit Ausschluß der Vorschußzahlungen und desjenigen Theils, für welchen der Rheder persönlich hafte, abgezogen werden dürften, daß dies aber mit den entsprechenden Bestimmungen fast aller anderen Gesetzgebungen und dem Gebrauche im Widerspruch stehen würde, auch von keiner Legislation bei der in Abs. 2 behandelten Frage ein Prinzip ganz konsequent durchgeführt sei, wurde folgende Fassung empfohlen:

b. „Jedoch wird ein angemessener Betrag in Abzug gebracht für Heuer „und Unterhaltskosten des Schiffers und der Schiffsmannschaft „während der ganzen Reise, sowie für alle diejenigen Reise- und „Hafenkosten, welche erst nach dem Havereifall entstanden sind. „(Art. 507.)"

Mehrere Mitglieder waren der Ansicht, daß die Ermittlung einer richtigen prinzipiellen Fassung schon deshalb nicht möglich sei, weil die über den in Rede stehenden Abzug bisher zur Anwendung gekommenen seerechtlichen Normen mit keiner der vorher entwickelten prinzipiellen Auffassungen in Einklang zu bringen seien, daß die Berücksichtigung aller möglichen, nach dem Havereifall erwachsenden Kosten aber auch die größten Weitläufigkeiten für die Berechnung der Beiträge hervorrufen würde; von dieser Seite wurde deshalb beantragt, es bei dem Beschlusse der vorigen Sitzung zu belassen und höchstens noch der nach dem Havereifall erwachsenden Hafenunkosten Erwähnung zu thun.

Schließlich wurde der Antrag unter a, da er ohne Unterstützung geblieben war, von dem Herrn Antragsteller zurückgezogen, und der Antrag unter b mit 6 gegen 5 Stimmen angenommen.

Ein Herr Abgeordneter behielt sich noch vor, einen Antrag auf Ergänzung der Bestimmungen über die beitragspflichtigen Gegenstände durch eine Vorschrift über die Frage zu stellen, ob auch die Passagegelder beitragspflichtig seien und welcher Abzug hievon wegen des für die Passagiere angeschafften Proviants ꝛc. ꝛc. zu machen sei.

Hierauf ging der Herr Referent auf

Art. 570

des preuß. Entwurfs zurück und brachte hiezu vor: In der 318. Sitzung sei Art. 570 gestrichen und zugleich ein Antrag auf Ergänzung desselben abgelehnt worden, nicht weil die Versammlung der Ansicht gewesen, daß die in Rede stehenden Bestimmungen unrichtig seien, sondern weil man sie für selbstverständlich gehalten und davon ausgegangen sei, daß man nur höchst selten unterscheiden könne, wie weit die Beschädigung einer Waare in großer und in wie weit sie in partikulärer Haverei verursacht worden, für die Aufnahme des Art. 570 somit kein praktisches Bedürfniß vorhanden sei. Die zu den Art. 574 und 575 getroffenen Entscheidungen machten es erforderlich, daß auf diesen Artikel wiederholt eingegangen werde. Nach den Beschlüssen der Versammlung zu Art. 569 solle für die in großer Haverei beschädigten Waaren der Unterschied zwischen dem Werthe in beschädigtem und unbeschädigtem Zustande vergütet werden. Aus dem Zusammenhalte dieser Bestimmung mit den zu Art. 575 gefaßten Beschlüssen, wonach für die Ermittelung der Beitragspflicht der Waaren der am Ende der Reise vorhandene Werth derselben ohne Rücksicht auf etwaige vor oder nach dem Havereifall eingetretene partikuläre Havereien maßgebend sein solle, könne nun gefolgert werden, daß auch bei Berechnung des zu ersetzenden Betrags auf frühere oder spätere partikuläre Havereien keine Rücksicht zu nehmen und die Differenz zwischen dem am Ende der Reise vorhandenen Werth der Waaren und dem Werth derselben im unbeschädigten Zustande zu vergüten sei. Unverkennbar sei dies aber die Absicht der Versammlung nicht; denn der Ladungseigenthümer würde auf diese Weise zu viel erhalten, wenn die Güter während der Reise vor oder nach dem Eintritt der großen Haverei durch partikuläre Haverei beschädigt worden seien und die Havereiinteressenten auch für diese Beschädigungen aufkommen sollten. Es scheine deshalb angemessen, zur Vermeidung der erwähnten irrthümlichen Ansicht eine ausdrückliche Bestimmung aufzunehmen, zumal auch die anderen Gesetzgebungen, in denen das von der Versammlung angenommene Prinzip Geltung erlangt habe, eine ähnliche ausdrückliche Vorschrift enthielten (vgl. das holländische Recht, das allgemeine preuß. Landrecht, den östr. Entwurf). Demgemäß wurde beantragt, an Stelle des gestrichenen Art. 570 folgende Bestimmung anzunehmen:

„Die durch besondere Havereien vor oder nach dem Havereifalle entstan-
„denen Werthsverringerungen und Verluste kommen bei Berechnung

„der für die geopferten und beschädigten Güter zu leistenden Vergütung nicht in Anschlag."

Nach kurzer Diskussion, bei welcher ein Mitglied auf die Nothwendigkeit einer deutlicheren Fassung aufmerksam machte, wurde dieser Antrag mit 10 gegen 1 Stimme angenommen.

Sodann wurde von dem Herrn Referenten folgender Zusatz zu

Art. 573

beantragt:

„Der Umfang der Beitragspflicht eines jeden einzelnen Gegenstandes „richtet sich nach der Zeit der Löschung der Ladung am Ende der „Reise. Tritt vorher der Verlust oder eine Werthsverringerung des„selben ein, so erhöht sich verhältnißmäßig die Beitragspflicht aller „Gegenstände, welche beizutragen haben.

„Eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung des Beitrags wird „durch den Havereifall an sich nicht begründet."

Zur Unterstützung des ersten Absatzes dieses Antrags wurde bemerkt: Nach den zu Art. 574 und 575 gefaßten Beschlüssen solle Schiff und Ladung zur großen Haverei mit dem aus See kommenden Werthe beitragen. Zugleich sei das keineswegs sich von selbst verstehende Prinzip anerkannt worden, daß der Verlust oder die Werthsverminderung beitragspflichtiger Gegenstände nicht von dem Ersatzberechtigten, sondern von der Gemeinschaft der beitragspflichtigen Objekte getragen werden solle. Dieses Prinzip sei aber noch nicht ausdrücklich ausgesprochen worden, was nothwendig geschehen müsse. Wie bereits in den früheren Berathungen angedeutet worden, erscheine es ferner unvermeidlich, einen Zeitpunkt festzusetzen, in welchem die Gemeinschaft aufhören solle, die Gefahr des Untergangs oder der Werthsverminderung beitragspflichtiger Objekte zu tragen. Da nun als der rechte Zeitpunkt der Moment der faktischen Auflösung der Gemeinschaft selbst erscheine, sei im ersten Absatze des vorstehenden Antrags ausgesprochen, daß die Frage, in welchem Maße die in der Gemeinschaft begriffenen Gegenstände beizutragen schuldig seien, nach den in dem Augenblick der Löschung bei Beendigung der Reise bestehenden Verhältnissen zu beurtheilen sei und bis dahin der Ausfall von Beiträgen in Folge des Verlusts oder der Werthsminderung eines Gegenstandes der Gemeinschaft zur Last falle.

Dieser Antrag wurde seinem sachlichen Inhalte nach von mehreren Herren Abgeordneten unterstützt, aber rücksichtlich seiner Redaktion beanstandet. Namentlich wurde geltend gemacht: Es scheine nicht angemessen, von einer Erhöhung der Beiträge in Folge des Verlusts oder der Werths-

verminderung einzelner Objekte zu sprechen, da hiedurch die Ansicht hervorgerufen würde, als sei, der Bestimmungen der Art. 574 und 575 unerachtet, eigentlich der Augenblick des Havereifalls für die Berechnung der Beiträge maßgebend, während die Versammlung doch der Auffassung gefolgt sei, daß von Anfang an das gesammte Resultat der Reise hiefür entscheidend sein müsse. Unter diesen Umständen empfehle es sich, den ersten Absatz des vorliegenden Antrags dahin zu fassen, daß, wenn nach dem Havereifall ein beitragspflichtiger Gegenstand ganz oder theilweise hinwegfalle, dies bis zur Löschung zum Nachtheil der Gemeinschaft und nicht zum Nachtheil des Ersatzberechtigten sein solle.

Andere von den Herren Abgeordneten waren der Meinung, daß der Zeitpunkt der Löschung nicht der richtige Moment für die Beendigung der in Rede stehenden Haftbarkeit der Gemeinschaft sei. Von dieser Seite wurde hervorgehoben: Die Annahme des Vorschlags, daß der Ausfall an Beiträgen durch Verlust und Werthsverringerung beitragspflichtiger Objekte bis zur Löschung von der Gemeinschaft getragen werden solle, würde die Inkonvenienz nach sich ziehen, daß ein anderer Zeitpunkt für die Beendigung des Risiko der Gemeinschaft, und ein anderer für die Feststellung des Werthes maßgebend wäre, mit dem die Waaren beitragspflichtig seien. Die Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung erreiche übrigens ihr Ende schon mit dem Augenblick der Beendigung der Reise, und nicht erst mit dem der Löschung; von diesem Zeitpunkt an höre die Seegefahr auf, mit Rücksicht auf welche man allein von einer zwischen Schiff und Ladung bestehenden Gemeinschaft zu sprechen gewohnt sei, von da nehme die Landgefahr ihren Anfang; man könne dies wenigstens eben so wohl annehmen, als in manchen Gesetzgebungen ausdrücklich bestimmt sei, daß die Gemeinschaft erst mit dem Augenblick der Abfahrt des Schiffs beginne. Es scheine somit vollkommen gerechtfertigt zu sein, wenn man den Moment der Ankunft des Schiffs auch als den Zeitpunkt bezeichne, in welchem die Gemeinschaft aufhören müsse, den Ausfall von Beiträgen in Folge von Verlust oder Werthsverminderung einzelner Objekte zu tragen. Man könne nicht einwenden, daß eine solche Bestimmung den Ersatzberechtigten unter Umständen sehr hart treffen würde, soferne daraus folge, daß nach der Ankunft des Schiffs der Ersatzberechtigte das Risiko bezüglich der Beiträge zu tragen habe. Denn dies werde in der Regel doch nur für eine kurze Zeit geschehen, indem das Risiko nach Empfang der Waaren auf den Ladungsempfänger übergehen und dieser persönlich für die auf der empfangenen Waare haftenden Beiträge aufkommen müsse. Zudem habe die Bestimmung, daß der Zeitpunkt der Ankunft des Schiffs für die Ermittelung

des Werths maßgebend sei, mit dem die Waare beitragen solle, nicht weniger Unzuträglichkeiten im Gefolge, als die hier befürwortete Bestimmung. Wenn z. B. die Löschung nicht sogleich nach der Ankunft des Schiffs vorgenommen werden könne (wegen Eises u. dgl.), und inzwischen die Konjunktur sich ändere, oder die Waare sich verschlechtere, könne der Beitragspflichtige ungerechter Weise dadurch gefährdet werden, daß die Waare mit einem größeren Werthe beitragen müsse, als zur Zeit der Löschung vorhanden sei. Auch der Einwand, daß die Gemeinschaft nicht schon mit der Ankunft des Schiffs als aufgehoben angesehen werden dürfe, weil noch nachher eine neue große Haverei eintreten könne, wenn z. B. der Hafen nicht sicher genug gegen Seegefahr sei oder ein Feuer an Bord ausbreche und, um an der Löschung desselben nicht gehindert zu sein, ein Theil der Ladung geworfen werden müsse u. dgl., scheine nicht mit Erfolg gegen den vorliegenden Antrag erhoben werden zu können. Denn abgesehen davon, daß solche Fälle nur höchst selten vorkämen, würden neue Havereifälle der Durchführung des vorliegenden Antrags nicht im Wege stehen, sondern sogar noch einen Grund mehr für dessen Annahme bieten, weil, wenn sich nicht zufällig noch alle diejenigen Gegenstände an Bord befänden, die die Reise mitgemacht hätten, sondern schon ein Theil der Ladung gelöscht, von der neuen Gefahr somit gar nicht betroffen gewesen, eine ganze neue Interessentschaft vorhanden und der neue Havereifall besonders auseinander zu setzen sei. Endlich komme in Betracht, daß die Löschung nicht als ein bestimmter Moment erscheine, der einen sicheren Anhaltspunkt für die Auseinandersetzung von Havereiangelegenheiten darbiete, sondern oft eine längere Zeit in Anspruch nehme. Da man nicht füglich annehmen könne, daß die bereits gelöschten und vielleicht schon in den Verkehr gebrachten Güter das Risiko eines Ausfalls von Beiträgen noch fortwährend tragen müßten, da es ferner ebenso unbillig wäre, dieses Risiko auf die zur Zeit des Verlusts oder der Werthsverminderung noch an Bord befindlichen Güter allein zu übertragen, müsse eventuell wenigstens der Augenblick des Beginns der Löschung als der entscheidende bezeichnet werden.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag, den Augenblick der Ankunft des Schiffs für maßgebend zu erklären, mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt und mit 8 gegen 3 Stimmen in einem Zusatz zu Art. 573 auszusprechen beschlossen, daß, wenn nach dem Havereifall ein beitragspflichtiger Gegenstand ganz oder theilweise hinwegfallen sollte, dies bis zum Augenblicke des Beginns der Löschung zum Nachtheile der Gemeinschaft aller beitragspflichtigen Gegenstände und nicht des Ersatzberechtigten sein solle.

Auf den Antrag mehrerer Mitglieder wurde hierauf, um zu verhindern, daß für das Ende des von der Gemeinschaft zu tragenden Risiko und die Berechnung des beitragspflichtigen Werths der an der Haverei betheiligten Objekte verschiedene Zeitmomente maßgebend seien, mit 8 gegen 3 Stimmen unter Abänderung der zu den Art. 574 und 575 gefaßten Beschlüsse entschieden, daß der Werth, mit welchem Schiff und Ladung beizutragen schuldig seien, nach dem Augenblicke des Beginns der Löschung bei Beendigung der Reise berechnet werden solle.

Zum zweiten Absatze des oben zu Art. 573 gestellten Antrags wurde bemerkt: Es sei unvermeidlich, den juristischen Charakter der Beitragspflicht festzusetzen, und zu bestimmen, ob die Verpflichtung, Havereibeiträge zu bezahlen, eine persönliche oder dingliche sein solle. In dem zweiten Absatze des zu Art. 573 gestellten Antrags sei nun vorgeschlagen worden, auszusprechen, daß durch den Havereifall an und für sich eine persönliche Verpflichtung zur Bezahlung von Havereibeiträgen nicht begründet werde. Der Vorschlag rechtfertige sich durch den zum zweiten Absatz des Art. 552 gefaßten Beschluß. Für ihn spreche aber auch, daß nach allgemein verbreiteter Auffassung weder der Rheder noch der Ladungsinteressent zur Bezahlung von Havereibeiträgen weiter verpflichtet werden könne, als sein der See anvertrautes Vermögen reiche. Mehrere Gesetzgebungen hätten, um dieses Resultat zu erreichen, dem Rheder und Ladungsempfänger das Recht eingeräumt, der Zahlung von Havereibeiträgen durch Abandon des Schiffs oder der Ladung sich zu entschlagen. Da das Abandonprinzip aber von der Versammlung in Ansehung des Schiffs abgelehnt worden sei, und selbstverständlich für den vorliegenden Fall allein nicht wieder eingeführt werden, auch bezüglich der Ladung nicht füglich eine andere prinzipielle Auffassung Geltung erlangen könne, als bezüglich des Schiffs, erübrige nichts, als auszusprechen, daß die Verbindlichkeit, Havereibeiträge zu bezahlen, an und für sich eine dingliche sei. Dieß schließe jedoch nicht aus, daß die fragliche Verbindlichkeit unter Umständen in eine persönliche übergehen könne. Die hierauf gerichteten Bestimmungen würden aber auch durch den hier in Vorschlag gebrachten Satz nicht in Frage gestellt, bedürften somit keiner besonderen Erwähnung bei Art. 573. Hierher gehöre vor Allem die Bestimmung in Art. 502 des preußischen Entwurfs, wonach der Empfänger die auf der Waare ruhenden Havereibeiträge gegen Auslieferung der Waare zu zahlen oder Sicherheit für dieselben zu stellen, somit persönlich zu haften habe, wenn er davon Kenntniß hatte, daß Havereibeiträge auf der fraglichen Waare ruhten. Sodann könne vielleicht aus Art. 511 des preuß. Entwurfs

gefolgert werden, daß auch der Befrachter dem Schiffer zur Bezahlung von Havereibeiträgen persönlich verpflichtet sei, wenn dieselben von dem Empfänger oder aus der Ladung nicht zu erlangen gewesen. Die Absicht des Abs. 2 des oben erwähnten Antrags gehe dem Allem nach dahin, im Allgemeinen den juristischen Charakter der Verpflichtung zur Bezahlung von Havereibeiträgen in dem Sinne als einen dinglichen zu bezeichnen, daß sich der Ersatzberechtigte, abgesehen von besonderen Gründen, nur an die mit Havereibeiträgen behafteten Sache halten dürfe, und die Frage, wann und wodurch dieselbe in eine persönliche Obliegenheit übergehen könne, hier offen zu lassen.

Dieser Auffassung trat die Mehrheit der Versammlung ohne Beanstandung bei, nur wurde von einigen Mitgliedern beantragt, besonders auszusprechen, daß der Empfänger einer mit Havereibeiträgen belasteten Sache durch deren Empfangnahme persönlich zur Bezahlung der Beiträge verpflichtet werde, falls er darum wußte, daß die Sache mit solchen Beiträgen beschwert sei, gleichviel jedoch, ob er deren Betrag kannte und ob die belastete Sache zu der Zeit, in welcher die Beiträge eingefordert würden, noch vorhanden sei, oder nicht. Die betreffenden Mitglieder hielten einen solchen Zusatz für unentbehrlich, und den Art. 502 in dieser Beziehung für ungenügend, weil er nichts weiter ausdrücke, als daß der Schiffer gegen Auslieferung der Waare die Bezahlung der Beiträge verlangen könne, durch diesen Artikel also der Ersatzberechtigte an die Ladungsempfänger sich zu halten nicht ermächtiget werde.

Die so eben in Vorschlag gebrachte Bestimmung fand jedoch auf Seiten mehrerer Herren Abgeordneten deshalb Beanstandung, weil sie zu weit führe, wenn, wie dies namentlich in Folge von Aufrechnung solcher Kosten vorkommen könne, die ersetzt werden müßten, ohne selbst beitragspflichtig zu sein, der Betrag der auf der Waare ruhenden Havereibeiträge den Werth der Waaren übersteige. Es wurde deshalb ausdrücklich hinzuzufügen beantragt, daß auch die persönliche Verpflichtung des Empfängers nicht weiter als bis zum Werth der betreffenden Sache reiche.

Von anderen Herren Abgeordneten wurde hierauf entgegnet: Die Fälle, in denen die auf einer Sache ruhenden Beiträge den Werth derselben überstiegen, würden nach den Bestimmungen der Versammlung darüber, was zu ersetzen und was beitragspflichtig sei, an und für sich schon, wenn nicht ganz unmöglich, so doch höchst selten sein. Aber selbst wenn man annehmen wollte, daß in einzelnen Fällen der zu ersetzende Betrag den Gesammtwerth der beitragenden Objekte übersteigen könne, so sei der Fall, daß der Empfänger wirklich mehr als den Werth der empfangenen Sache

beisteuern müßte, doch um deswillen nicht denkbar, weil die Versammlung beschlossen habe, daß die Waaren nur mit ihrem am Ende der Reise vorhandenen Werthe beitragspflichtig seien, und hiemit nicht allein das Verhältniß für die Berechnung der zu leistenden Beiträge, sondern zugleich die äußerste Grenze der möglichen Haftbarkeit bezeichnet worden sei. Der beantragte weitere Zusatz sei demnach völlig selbstverständlich.

Ein Mitglied gab anheim, zu bestimmen, daß die Havereibeiträge als Accessorien der Fracht zu betrachten seien, die Forderung des Ersatzberechtigten somit nach denselben Grundsätzen, wie die Frachtforderung beurtheilt werden müsse. Dieser Vorschlag blieb jedoch ohne Unterstützung und wurde darum nicht weiter verfolgt.

Bei der Abstimmung wurde, da sich inzwischen ein Mitglied entfernt hatte, der zweite Absatz des zur Ergänzung des Art. 573 gestellten Antrags mit Stimmeneinhelligkeit angenommen und mit 9 gegen 1 Stimme hinzuzufügen beschlossen, daß der Empfänger persönlich für die Havereibeiträge hafte, wenn er davon, daß die Waare mit solchen Beiträgen beschwert sei, Kenntniß hatte und dennoch zur Empfangnahme sich herbeiließ. Der Antrag, ausdrücklich zu sagen, daß auch diese Haftbarkeit nur bis zur Höhe des Werthes der verpflichteten Sache reiche, wurde mit 7 gegen 3 Stimmen abgelehnt.

Schließlich behielt sich der Herr Referent vor, auf die Frage zurückzukommen, ob und in wiefern der Schiffer auf den Befrachter wegen der Havereibeiträge zurückgreifen dürfe, wenn er deren Bezahlung vom Empfänger ꝛc. nicht erlangen konnte, wobei er bemerkte, daß der Erledigung dieser Frage die Entscheidung vorausgehen müsse, in welcher Reihenfolge die mit Pfandrechten versehenen Forderungen aus den verhafteten Gütern zu berichtigen seien (Bergelohn, Havereibeiträge, Bodmerei, Fracht), worüber die Berathung bis zum 11. Titel des Entwurfs ausgesetzt werden könne.

CCCXXIII. Sitzung.

Hamburg, am 11. April 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde in heutiger Sitzung zunächst die Redaktion der zu den Art. 568—578 des preuß. Entwurfs gefaßten Beschlüsse festgesetzt. Sodann wurden die Protokolle der CCCXV. Sitzung vom 28. März, der CCCXVI. Sitzung vom 29. März und der CCCXVII. Sitzung vom 31. März 1859 verlesen und genehmigt.

CCCXXIV. Sitzung.

Hamburg, am 12. April 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute zur Berathung des

Art. 579

des preuß. Entwurfs übergegangen und zum ersten Absatze desselben geltend gemacht: Es könne sich weniger darum handeln, zu bestimmen, wo die Dispache aufgemacht werden solle, als vielmehr, nach welchem Rechte die Havereivertheilung vorzunehmen und wo der Erfüllungsort für die Verpflichtungen der Havereiinteressenten sei. Diese Frage erscheine viel wichtiger, als die zuerst erwähnte, die ohnehin nicht allgemein, wie dies im Entwurfe geschehen, dahin beantwortet werden könne, daß die Dispache immer im Bestimmungshafen, beziehungsweise am Endpunkte der Reise aufzumachen sei, weil die Reise auch an einem solchen Orte enden könne, an welchem es geradezu unmöglich wäre, eine Dispache zu erlangen. Es wurde deshalb an Stelle des Abs. 1 folgende Bestimmung in Vorschlag gebracht:

„Die Festsetzung der Schäden und die Vertheilung derselben durch „die Havereirechnung erfolgt nach dem Rechte des Bestimmungsorts „des Schiffs, oder wenn die Reise früher beendigt wird, nach dem „am Endpunkte der Reise geltenden Rechte. Derselbe Ort gilt auch „als der Erfüllungsort für die Verpflichtungen der Havereiinteres„senten".

Eventuell wurde beantragt, diesen Antrag neben dem ersten Absatze des Art. 579 als Zusatz zu demselben anzunehmen.

Hiegegen wurde von anderen Mitgliedern bemerkt: Eine ähnliche Bestimmung, wie die des Abs. 1 sei auch in allen anderen Gesetzgebungen enthalten. Die Absicht derselben gehe aber keinesweges dahin, zu entscheiden, welches Recht bei Auseinandersetzung der großen Haverei Anwendung finden solle, es handle sich vielmehr allerdings darum, festzustellen, an welchem Orte jeder Interessent die Erledigung der Havereiangelegenheit und die Vertheilung der Havereischäden verlangen könne. Die Entscheidung dieser Frage sei von großem Interesse für die Havereiinteressenten, da die Verhältnisse des Ortes, an welchem dispachirt werde, vielfach von Einfluß auf die Bestimmung des in Betracht kommenden Werthes der beitragspflichtigen Objekte seien u. dgl. Etwas Näheres darüber zu bestimmen, welches Recht in Anwendung zu bringen sei, scheine dagegen höchst bedenklich, wenn sich auch nicht verkennen lasse, daß in der Regel das Recht des Orts, an welchem die Dispache aufgemacht werde, zum Grunde gelegt, und somit faktisch für viele Fälle mit der Bestimmung des Orts der Dispachirung auch über das maßgebende Recht entschieden werde. Eine richtige allgemeine Bestimmung darüber, welches von mehreren kollidirenden Rechten in Anwendung zu bringen sei, könne kaum getroffen werden; diese Frage sollte vielmehr, wie dies auch bei anderen Materien des Seerechts von der Versammlung für angemessen befunden worden sei, hier offen bleiben und in jedem einzelnen Falle unter Anwendung der allgemeinen Rechtsgrundsätze über Kollision der Gesetze ihre Erledigung finden. Eine allgemeine Vorschrift dieser Art erscheine ferner deshalb bedenklich, weil ihre Befolgung doch nicht erzwingbar sei. Wenn die Reise in einem auswärtigen Hafen ende, und dort die Auseinandersetzung der Havereiangelegenheit eines deutschen Schiffes vorgenommen werden müsse, werde es nicht gelingen, die Anwendung des im deutschen Gesetzbuch als maßgebend bezeichneten Rechtes zu erlangen. Von praktischer Bedeutung würde eine solche Vorschrift nur für den Fall sein, daß die Reise innerhalb des Gebietes des deutschen Seerechts ende. Da es nun wenigstens unter den Autoren streitig sei, welches

Recht zur Anwendung kommen müsse, so könne höchstens für diesen Fall mit Erfolg verordnet werden, daß die Dispache nach dem Rechte des Orts, an welchem die Reise ende, also nach deutschem Seerecht aufzumachen sei. Eine allgemeine Erledigung der eben besprochenen Frage sei auch keineswegs zweckmäßig, weil dadurch die Anwendung des deutschen Seerechtes in vielen Fällen gegen die Intention der Betheiligten, deren Absicht doch eigentlich als maßgebend anzusehen sei, beschränkt und Normen für anwendbar erklärt würden, deren Anwendung oft die größten Unbilligkeiten im Gefolge habe. Man möge nur des Falls gedenken, daß ein Schiff, an welchem nur Deutsche interessirt seien, eine weitere Reise nach einem entfernten Lande gemacht, auf derselben große Haverei erlitten habe und noch vor Vertheilung der Havereischäden nach Deutschland zurückgekehrt sei. In einem solchen Falle würde es gewiß der Intention der Betheiligten nicht entsprechen, wenn statt des deutschen Rechts das des fremden Staates in Anwendung käme, wie dies nach dem oben erwähnten Antrag allerdings der Fall wäre. Wie unbillig würde dies aber vollends dann sein, wenn nach dem Rechte dieses fremden Landes ein Anspruch auf gemeinschaftliche Vergütung von Havereischäden gar nicht oder doch nur in beschränktem Maße anerkannt werden dürfte? Wie bereits angeführt, empfehle es sich deshalb, die Frage, welches Recht anwendbar sei, im Gesetze offen zu lassen. Der Bestimmung des Entwurfs stehe nicht im Wege, daß in manchen kleineren Häfen die Aufmachung einer Dispache nicht möglich sei; in solchen Fällen verstehe es sich von selbst, daß dem bisherigen allgemeinen Gebrauche entsprechend, die Dispache an einem nahe gelegenen Orte aufzumachen sei. Die Bestimmung des Entwurfs behalte aber selbst in diesem Falle eine große Bedeutung in so fern, als vor dem Eintreffen der Dispache und vor vollständiger Auseinandersetzung der Haverei weder über das Schiff noch über die Ladung weiter verfügt werden dürfe u. dgl.

Schließlich zog der Herr Antragsteller den oben formulirten Antrag zurück, indem er dafür hielt, daß im Grunde auch die Fassung des Entwurfs genüge, um dasjenige auszudrücken, was der Antrag zu sagen beabsichtigt habe, da aus demselben hervorgehe, daß der Bestimmungshafen, beziehungsweise der Ort, an welchem die Reise ende, für die Lösung der Sache maßgebend sei und daß das Gesetz die am Bestimmungshafen, also nach dem Rechte des Bestimmungshafens, aufgemachten Dispachen anerkenne.

Ein Mitglied hielt dafür, daß die Frage, welches Recht in Anwendung zu bringen sei, in der Weise entschieden werden müsse, wie dies in der Anlage zu diesem Protokolle proponirt werde.

Abs. 1 wurde hierauf einstimmig angenommen und allgemein anerkannt, daß die Betheiligten berechtigt seien, die Bestimmung dieses Absatzes durch Vertrag abzuändern.

Im Laufe der Diskussion wurde noch hervorgehoben: Manche Gesetzgebungen hätten eine besondere Vorschrift für den Fall aufgestellt, daß das Schiff in Folge eines Havereifalls in den Abgangshafen zurückkehren müßte, und verordnet, daß in einem solchen Falle vor Erledigung der Havereiangelegenheit die Reise aus diesem Hafen nicht wieder angetreten werden dürfe. Es wurde jedoch von keiner Seite ein Antrag auf Annahme einer solchen Bestimmung gestellt, vielmehr hervorgehoben, daß sie bedenklich sei, weil sich in vielen Fällen keiner der Havereiinteressenten am Abladungsort befinden werde.

Zum zweiten Absatze des Artikels wurde von einem Herrn Abgeordneten bemerklich gemacht: Die Dispachen würden in vielen bedeutenden Seeplätzen nicht mehr ausschließlich von den obrigkeitlich bestellten Dispacheuren, sondern oft auch von Maklern, Commis u. dgl. aufgemacht. Ohne erhebliche Inkonvenienzen sei auch eine strenge Durchführung des Prinzips, daß alle Dispachen von den amtlich hiezu autorisirten Personen aufgemacht werden müßten, nicht durchführbar. Da aber aus der jetzigen Fassung des Entwurfs gefolgert werden könne, daß andere als von solchen Dispacheuren gefertigte Dispachen keine Geltung haben sollten, wurde beantragt, ausdrücklich beizufügen, daß es den Parteien freistehe, andere Personen mit der Anfertigung der Havereirechnung zu beauftragen.

Hiegegen wurde jedoch geltend gemacht: Es verstehe sich von selbst, daß, wenn alle Interessenten sich damit einverstanden erklärt hätten, daß die Dispache von einer nicht obrigkeitlich hiezu bestellten Person aufgemacht werde, dem nichts entgegen stehe. Unter dieser Voraussetzung könne unbedenklich die Dispache auch ganz unterlassen und die Havereiangelegenheit auf irgend einem anderen Wege geordnet werden. Für den Fall aber, daß eine solche Uebereinstimmung aller Kontrahenten nicht vorhanden sei, erscheine die unveränderte Beibehaltung der Fassung des Entwurfs als ein unabweisbares Bedürfniß, und zwar selbst dann, wenn die Bestimmungen der Art. 581 bis 585 nicht angenommen würden, sondern die Regelung des in diesen Artikeln behandelten Gegenstandes den Landesgesetzen anheimgegeben werden sollte. Denn auch in diesem Fall sei Abs. 2 als eine Controlmaßregel dafür, daß bei Aufmachung der Dispachen möglichst ordnungsmäßig verfahren werde, und in so fern von großer Bedeutung, als

daraus folge, daß kein Interessent das Recht habe, die Aufmachung der Dispache durch eine andere als die obrigkeitlich dazu bestellte Person zu verlangen, daß Niemand von den Betheiligten schuldig sei, die in seinen Händen befindlichen Havereipapiere einem anderen als dem amtlich bestellten Dispacheur zu übergeben, und der Schiffer seiner Obliegenheit, die Dispachirung zu veranlassen, ohne Zustimmung aller Betheiligten nicht anders als auf dem im Abs. 2 vorgeschriebenen Wege genügen könne.

Da von einer Seite für die Entscheidung über den in Rede stehenden Antrag die Erledigung der Frage als präjudizirlich erklärt wurde, ob die Art. 581—585 die Genehmigung der Versammlung erhielten oder nicht, erstreckte sich die Debatte, abgesehen von faktischen Aufklärungen der Mitglieder über die Art und Weise, wie an den verschiedenen Seeplätzen mit Aufmachung der Dispache verfahren werde, auch auf eine vorläufige Erörterung darüber, ob es angemessen sei, die in den Art. 581—585 enthaltenen Vorschriften über die gerichtliche Bestätigung der Dispachen u. dgl. in das allgemeine Seerecht aufzunehmen. Hiebei wurde von mehreren Seiten geltend gemacht, die erwähnten Vorschriften seien in vielen Seeplätzen nicht durchführbar und auch abgesehen davon, ob sie mit der Prozeßgesetzgebung aller Seestaaten vereinbarlich erschienen, aus anderen Gründen nicht empfehlenswerth. Man könne nämlich allerdings nicht bestimmen, daß auf Grund einer Dispache sofort mit der Exekution vorgegangen werden solle, wenn nicht zuvor allen Betheiligten Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Einwendungen gegeben worden sei. Ein solches Verfahren führe aber zu unabsehbaren Weitläufigkeiten, und trotzdem nicht immer zu dem gewünschten Ziele, denn sobald auf Grund einer gerichtlich bestätigten Dispache Ansprüche im Auslande erhoben werden sollten, bestehe keine Garantie dafür, daß der Ersatzberechtigte nicht in einen neuen Prozeß verwickelt werde.

Von einigen Herren Abgeordneten wurde das Bedenken erhoben, die jetzige Fassung des Entwurfs gebe zu der Ansicht Veranlassung, als solle die Bestimmung des Abs. 2 auch für die im Auslande erforderlich werdenden Dispachen gelten, und als solle eine im Auslande auf anderem Wege zu Stande gekommene Dispache nicht gültig sein, zumal noch von vielen Seiten die Ansicht vertreten werde, daß das Schiff das heimathliche Recht mit sich in andere Häfen fortnehme. Diese Ansicht sei aber höchst gefährlich, weil im Auslande die Beobachtung des Abs. 2 mitunter geradezu unmöglich sei. Hierauf entgegnete jedoch der Herr Referent: Nach der Absicht des Entwurfs solle sich Abs. 2 nur auf die im Inlande aufzu-

machenden Dispachen beziehen, und die Frage, wie die Dispachen im Auslande aufgemacht werden müßten, um gültig zu sein, eben so offen gelassen werden, wie die Frage, was bezüglich der Formen der im Ausland nothwendig werdenden Verklarungen Rechtens sei. Es stehe nichts im Wege, den Abs. 2 ausdrücklich auf die im Inland aufzumachenden Dispachen zu beschränken.

Auf das Bedenken eines Mitgliedes, daß die jetzige Fassung zu der Meinung führen könne, als solle es in der Wahl der Interessenten stehen, ob sie sich der ein für alle Mal bestellten Dispacheure bedienen oder die Ernennung eines besonderen Dispacheurs beantragen wollten, ward vorgeschlagen, nach: „oder“ einzuschalten: „in deren Ermangelung“.

Schließlich wurde der Antrag ausdrücklich zu sagen, daß die Parteien auch andere Personen mit der Dispachirung beauftragen dürften, zurückgezogen und Abs. 2 angenommen, jedoch die eben erwähnte Einschaltung der Worte: „in deren Ermangelung“ genehmigt und statt: „Handelsgericht“ „Gericht“ zu setzen, sowie nach den Worten: „die Dispache wird“ „im Inlande“ einzuschalten beschlossen.

Der Antrag eines Herrn Abgeordneten, beizufügen, daß die Dispacheure beeidigt werden müßten, blieb ohne Unterstützung und wurde deshalb nicht weiter verfolgt. Es wurde nämlich dagegen bemerkt: Dauernde Bestellungen würden ohnehin und, wenn das Gesetz auch keine besondere Bestimmung hierüber enthalte, kaum anders als mit Beeidigung des Dispacheurs erfolgen, bei Ernennung für einzelne Fälle liege in der Beeidigung nicht selten eine unnöthige und beschwerliche Weitläufigkeit und abgesehen davon sei die ausdrückliche Vorschrift der Beeidigung schon deshalb sehr bedenklich, weil man daraus folgern werde, daß eine Dispache, bei der die Beeidigung des Dispacheurs, wenn auch nur aus Versehen, unterblieben sei, keine Geltung habe.

Abs. 3 wurde ohne Beanstandung angenommen, jedoch anheimgegeben, denselben mit der noch vorbehaltenen Bestimmung, daß der Schiffer thunlichst für die Veranlassung der Dispache zu sorgen verpflichtet sei, zusammenzustellen und seine Fassung ähnlich der des § 142 des oestr. Entwurfs einzurichten. Von

Art. 580

wurde Abs. 1 ohne Beanstandung angenommen und Abs. 2 als selbstverständlich gestrichen. Zu den

Art. 581 bis 585

stellte der Herr Referent, da sich ergeben hatte, daß die darin enthaltenen Bestimmungen nicht in allen Seeplätzen durchführbar seien, den Antrag, statt derselben folgende Vorschriften aufzunehmen:

a. „Jeder Betheiligte ist verpflichtet, die zur Aufmachung der Dispache „erforderlichen Urkunden, soweit er sie in seinem Gewahrsam hat, na„mentlich Chartepartien, Connossemente und Fakturen, dem Dispacheur „zur Einsicht auszuantworten.

„Die Beweiskraft dieser Urkunden wird dadurch nicht ausgeschlossen, „daß sie der Beglaubigung entbehren".

b. „Den Landesgesetzen bleibt vorbehalten, über das Verfahren bei Auf„machung der Dispache und die Vollstreckung derselben nähere Be„stimmungen zu erlassen".

c. „Das im Art. 559 dem Verfrachter wegen der Havereibeiträge bei„gelegte Pfandrecht steht auch den übrigen Vergütungsberechtigten zu".

Zum ersten Absatze des Antrags unter a wurde von einem Herrn Abgeordneten beantragt, statt: „soweit er sie in seinem Gewahrsam hat" zu setzen: „soweit er sich dieselben verschaffen kann," weil die Fassung des Antrags nur auf die Detention sich beziehe und nicht abzusehen sei, warum die Havereiinteressenten nicht auch diejenigen Papiere auszuliefern schuldig sein sollten, die ein Dritter für sie inne habe.

Von anderen Seiten wurde aber entgegnet, die Interessenten müßten zwar allerdings diejenigen Papiere herausgeben, die sie selbst oder andere für sie inne hätten; der eben eingebrachte Vorschlag gehe aber noch viel weiter, indem er die Interessenten auch dazu verpflichte, diejenigen Papiere, welche sie selbst nichts angingen, nach Möglichkeit herbeizuschaffen und alle denkbaren Anstrengungen und Auslagen zur Verschaffung der in Rede stehenden Papiere zu machen. Es wurde deshalb beantragt zu setzen: „soweit er sie in seinem Gewahrsam hat oder darüber verfügen kann".

Abs. 1 wurde hierauf unter Ueberweisung dieses Antrags an die Redaktionskommission einstimmig angenommen.

Zum zweiten Absatze, bezüglich dessen der Herr Referent hervorhob, es stehe nichts im Wege, denselben dahin zu fassen, daß die Aechtheit dieser Urkunden bis zum Nachweis des Gegentheils vermuthet werde, wurde von einigen Mitgliedern die Streichung beantragt und hiefür angeführt: Der Inhalt dieses Absatzes sei im Allgemeinen völlig selbstverständlich; Niemand denke daran, daß es anders sein könne und daß ein Interessent das Recht haben sollte, eine Dispache blos deshalb zu beanstanden, weil sie auf Grund von Privaturkunden errichtet worden sei. Die ausdrückliche Aufnahme einer Bestimmung hierüber in das Gesetz erscheine aber um deswillen bedenklich, weil sie zu der irrigen Ansicht führen könne, als müsse

der Dispacheur und jeder Havereiinteressent sich unter allen Umständen mit den vorgelegten Privatpapieren begnügen, selbst wenn sie zu begründeten Bedenken Anlaß gäben. Ein anderes Mitglied fügte hinzu: Die Bestimmung des Abs. 2 sei jedenfalls in ihrer von dem Herrn Referenten jetzt vorgeschlagenen Fassung ungenügend, da sie nur für die Aechtheit der Urkunden, aber nicht für die Richtigkeit ihres Inhalts eine Vermuthung begründen solle. Da die Beweiskraft der Privaturkunden nur in dem in denselben enthaltenen Zugeständnisse der Wahrheit einer Thatsache liege, könne von einer Beweiskraft derselben überhaupt nur in dem Verhältnisse des Ausstellers und desjenigen die Rede sein, zu dessen Gunsten das Geständniß abgelegt worden sei; dritten Personen gegenüber hätten solche Urkunden nur die Bedeutung unbeschworener Erklärungen eines Unbetheiligten somit keinerlei Beweiskraft, wenn sie auch als ächt anerkannt würden. Aber ganz allgemein zu bestimmen, daß stets auch der Inhalt der vorgelegten Privatskripturen als wahr anzusehen sei, erscheine doch bedenklich, die Erledigung dieser Frage werde vielmehr am besten dem Ermessen des Dispacheurs und des Gerichts anheimzugeben sein, welches letztere selbstverständlich ohne gänzliche Verkennung der Verhältnisse des Lebens die strengen Vorschriften der Prozeßgesetze über die Beweisführung hier eben so wenig als bei Prüfung der Belege zu Vormundschaftsrechnungen u. dgl. in Anwendung bringen könne. Ueberdies sei diese Frage, soweit nöthig, schon durch frühere Beschlüsse über die Zugrundelegung des Fakturawerths 2c. 2c. erledigt, eine weitere Bestimmung somit nicht mehr erforderlich.

Für die Beibehaltung des Abs. 2 wurde hauptsächlich angeführt, daß die Anwendung der strengen prozeßrechtlichen Beweistheorien auf die der Dispache zu Grunde zu legenden Urkunden unverkennbar die größten Uebelstände nach sich ziehen müsse; denn in Ermangelung einer Vorschrift, wie die beantragte, würden die Richter mindestens in dem Falle, wenn ein Betheiligter sie im Prozesse ausdrücklich als unächt und nicht beweisgültig anfechte, nicht umhin können, auf die allgemeinen Grundsätze des Prozeßrechts zurückzugehen, viele ohne ein ausdrückliches Gesetz sich wenigstens nicht für befugt halten, einen anderen Standpunkt zu wählen. Für die Annahme des Vorschlags bestehe daher ein dringendes Bedürfniß. Die dagegen aufgestellte Behauptung, daß Privatdokumenten Dritten gegenüber gar keine Beweiskraft zukomme, gehe in ihrer Allgemeinheit zu weit, und sei bezüglich solcher unrichtig, welche eine auch von Dritten als rechtsgültig anzuerkennende Willenserklärung oder Rechtshandlung des Ausstellers enthielten, oder zu beurkunden bestimmt seien. Es wurde jedoch die Streichung des Abs. 2 mit 6 gegen 5 Stimmen beschlossen.

Die Bestimmung unter lit. b wurde, nachdem eine vorläufige Besprechung zu der Ueberzeugung geführt hatte, daß kein die gleichförmige Regelung des Dispacheverfahrens bezweckender Antrag Aussicht auf Erfolg bieten würde, ohne weitere Beanstandung angenommen.

Der Vorschlag unter c wurde von einem Mitgliede deshalb beanstandet, weil die übrigen Vergütungsberechtigten außer dem Verfrachter nicht über die Ladung disponiren könnten, sonach auch nicht wohl von einem ihnen zustehenden Pfandrechte die Rede sein könne. Es wurde jedoch entgegnet: Es verstehe sich von selbst, daß die Frage, welche rechtliche Natur das einem Gläubiger zu seinem Schutze eingeräumte Recht eigentlich erhalten, ob es als Pfandrecht oder als Vorzugsrecht aufgefaßt werden solle, hier eben so wohl als bei anderen ähnlichen Gelegenheiten vorbehalten bleiben müsse, um bei Feststellung des Titels von der Rangordnung der Schiffsgläubiger entschieden zu werden. Aber abgesehen davon, solle der Schiffer das den übrigen Ersatzberechtigten zustehende Pfandrecht auch in deren Namen ausüben; der Umstand, daß diese Ersatzberechtigten selbst die Güter ꝛc. nicht in ihrem Gewahrsam hätten, stehe somit auch der Anerkennung eines eigentlichen Pfandrechts nicht entgegen. Auf den Vorschlag eines Mitgliedes, ausdrücklich hinzuzufügen, daß der Schiffer das Pfandrecht der übrigen Vergütungsberechtigten in deren Namen und Interesse auszuüben habe, ward zwar bemerkt, daß dieß bedenklich sei, weil dadurch den Vergütungsberechtigten die direkte Geltendmachung ihres Rechtes auch innerhalb der ersten drei Tage nach Auslieferung der Güter abgeschnitten wäre, hiezu aber kein genügender Grund vorhanden sei, der Antrag jedoch an die Redaktionscommission zur eventuellen Berücksichtigung verwiesen, und der Antrag unter c angenommen, wobei von einem Herrn Abgeordneten statt: „beigelegte" „eingeräumte" zu setzen anheimgegeben wurde.

Dem Vorbehalte in der 321. Sitzung entsprechend (vgl. Prot. S. 2737), stellte der Herr Referent hierauf den Antrag, folgenden neuen Artikel zur Ergänzung des Titels vom Schiffer anzunehmen.

„Der Schiffer hat in Fällen der großen Haverei im Interesse aller „Betheiligten die Aufmachung der Dispache rechtzeitig in Antrag zu „bringen."

Ferner proponirte der Herr Referent, diesen Artikel auch unter die Allegate in Art. 433 des preuß. Entwurfes aufzunehmen. Der Herr Antragsteller berief sich für diesen Vorschlag darauf, daß fast in allen Gesetzgebungen eine ähnliche Bestimmung enthalten sei, ja daß manche sogar noch weiter gingen, indem sie den Schiffer auch für die Einziehung der Haverei-

beiträge verantwortlich machten, eine Bestimmung, welche jedoch nicht ganz allgemein zutreffend erscheine (z. B. wenn die Despache im Heimathshafen aufgemacht worden), und zum Theil auch schon dadurch erledigt sei, daß man dem Schiffer untersagt habe, ohne Bezahlung oder Sicherstellung der Havereibeiträge die mit solchen Beiträgen belasteten Güter den Empfängern auszuliefern.

Der beantragte neue Artikel fand von keiner Seite eine Beanstandung, nur hielt man dafür, daß er der besseren Uebersicht wegen im Titel von der Haverei seine Stelle finden müsse: und daß statt: „in Antrag zu bringen" zu setzen sei: „zu veranlassen." Schließlich wurde derselbe angenommen und beschlossen, ihn in den Titel von der Haverei aufzunehmen und ausdrücklich beizufügen, daß sich der Schiffer persönlich verantwortlich mache, wenn er die Aufmachung der Dispache nicht veranlasse.

Ein Herr Abgeordneter schlug hierauf vor, auf

Art. 403

des preuß. Entwurfs zurückzugehen, für welchen auf Grund der früheren Berathung (vgl. Prot. S. 1537—1542) folgende Fassung angenommen worden war:

„Außerdem müssen eingehende Gelder, insoweit sie nicht zu späteren „Ausgaben oder zur Deckung von Ansprüchen einzelner Mitrheder an „die Rhederei erforderlich sind, unter die einzelnen Mitrheder nach „Verhältniß der Größe ihrer Antheile vertheilt und ausbezahlt wer„den, wenn die Mehrheit dies beschließt."

Der Herr Antragsteller befürwortete die Streichung des Satzes: „wenn die Mehrheit dies beschließt", und bemerkte hiezu: Die in der eben aufgeführten Bestimmung erledigte Frage sei für die Rhedereien seiner Heimath so wichtig, daß er sich nicht enthalten könne, auf dieselbe zurückzukommen. Die Rheder des von ihm vertretenen Staates hätten sich einstimmig gegen obigen Satz erklärt: Der einzelne Rheder könne gegen den Willen des Correspondentrheders nur nach vielen Widerwärtigkeiten und Zeitverlust eine ordnungsmäßige Abstimmung der Rhederei herbeiführen, weiter verfüge der Correspondentrheder in der Regel über die Hälfte der Stimmen, oder sei doch in der Lage, sich nöthigenfalls durch Auskaufung Einzelner die Majorität zu verschaffen. Der Zusatz habe also für die Rhederei seiner Heimath die Bedeutung, daß provisorische Vertheilungen vom Belieben des Correspondentrheders abhängig seien. Dies werde aber die Versammlung nicht wollen. Der oben erwähnte Vorschlag stimme überein mit dem preuß. Entwurf und der Praxis seiner Heimath, und könne um so unbedenklicher angenommen werden, als er eine Frage betreffe, die für seine Committenten von

großer Erheblichkeit, für die anderen Staaten aber nur von untergeordneter Bedeutung sei.

In der Debatte über diesen Antrag wurde zu dessen Gunsten noch bemerkt: Wenn diese Worte hinwegfielen, würde gleichwohl den Interessen der Gesammtrhederei kein Nachtheil zugehen. Denn jeder einzelne Mitrheder werde seinen Antheil zwar zu fordern berechtigt sein, aber nach wie vor der Correspondentrheder die Befugniß haben, die Auszahlung zu verweigern, wenn er nachweisen könne, daß das Geld für die Rhederei nothwendig sei; es falle nur die lästige Weitläufigkeit der Veranlassung eines Beschlusses der Rhederei hinweg, die dem einzelnen Mitrheder selbst da, wo er unzweifelhaft in seinem Rechte sei, Hindernisse bereite. Durch die Streichung des in Rede stehenden Satzes werde auch nicht ausgeschlossen, daß die Mehrheit der Mitrheder beschließe, es seien neue Unternehmungen einzuleiten und zu diesem Behufe die vorhandenen Gelder zurückzubehalten. Die Frage, unter welchen Voraussetzungen ein solcher Beschluß bindend sei, werde vielmehr nach Art. 394 des preuß. Entwurfs zu beantworten sein.

Gegen den Antrag wurde zunächst das formelle Bedenken erhoben, daß derselbe erst in zweiter Lesung, wenn die Bestimmungen über die Rhederei in ihrem Zusammenhange wiederholt in Betracht gezogen würden, zur Berathung gebracht werden sollte. Sodann wurde auch sein Inhalt beanstandet und bemerkt, der Antrag gehe zu weit, indem er der Rhederei die Möglichkeit nehme, gegen den Willen eines einzigen Mitrheders neue Unternehmungen zu beschließen und das vorhandene Geld zu diesem Zwecke zurückzuhalten. Denn, wenn der Antrag angenommen würde, enthalte die oben angeführte Bestimmung das Zugeständniß eines individuellen Rechtes des einzelnen Mitrheders gegen die Societät, das nicht mehr durch Mehrheitsbeschlüsse in Frage gestellt werden dürfe. Auch werde eine Menge collidirender Prozesse der Mitglieder unter einander die Folge einer Annahme des Antrags sein. Aeußerstenfalls, wenn die jetzige Fassung der oben aufgeführten Bestimmung unausführbar erscheine, könne man nicht weiter gehen, als daß man dem Correspondentrheder das Recht gebe, die Auszahlung vorhandener Gelder zu verweigern, wenn er seinerseits einen Beschluß der Mehrheit dahin erwirkt habe, daß die fraglichen Gelder zurückzubehalten seien.

Bei der Abstimmung wurde die Streichung des Satzes: „wenn die Mehrheit dies beschließt" mit 8 gegen 3 Stimmen angenommen, worauf der Herr Referent sich vorbehielt, auf die eben erledigte Frage zurückzukommen.

Derselbe bemerkte nämlich, die Versammlung habe bei der früheren Berathung des in Rede stehenden Artikels einen zweifachen Gedanken aus-

zudrücken beabsichtigt, einmal daß die Auszahlung vorhandener Gelder nur dann verlangt werden könne, wenn die Mehrheit die Vertheilung derselben beschließe, sodann daß die Mehrheit einen solchen Beschluß nur dann mit Wirksamkeit fassen könne, wenn die Gelder nicht zu späteren Ausgaben oder zur Deckung von Ansprüchen einzelner Mitrheder an die Rhederei erforderlich seien, daß also, falls diese Gelder zu dem angegebenen Zwecke erforderlich erschienen, jeder einzelne Mitrheder einem auf Auszahlung lautenden Majoritätsbeschlusse entgegenzutreten befugt sei. Diese zweite Bestimmung scheine durch die Streichung des Satzes: „wenn die Mehrheit dies beschließt" ganz verloren zu gehen. In Folge dieser Bemerkung wurde nach kurzer Debatte allseitig anerkannt, daß durch die beschlossene Streichung die zweite der eben genannten Bestimmungen nicht aufgehoben sein solle.

Anlage.

Bei Reisen	entscheidet im fremden Nothhafen, falls Schiff und Ladung sich		im deutschen Nothhafen, falls Schiff und Ladung sich		im Bestimmungshafen
	trennen	nicht trennen	trennen	nicht trennen	
von Deutschland nach einem fremden Hafen	fremdes	fremdes	deutsches	fremdes	fremdes Recht
von fremden Häfen nach Deutschland	fremdes	deutsches	deutsches	deutsches	deutsches Recht
von einem deutschen Hafen zum anderen	fremdes	deutsches	deutsches	deutsches	deutsches Recht
von einem fremden Hafen zum anderen	fremdes	fremdes	deutsches	fremdes	fremdes Recht.

CCCXXV. Sitzung.

Hamburg, am 14. April 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute von einem Herrn Abgeordneten auf

Art. 574

des preuß. Entwurfs zurückzugehen beantragt und hiezu vorgebracht: Die Beschlüsse, welche die Versammlung zu diesem Artikel gefaßt habe, gäben bei näherer Erwägung zu so erheblichen Bedenken Anlaß, daß eine nochmalige Erwägung derselben erforderlich erscheine. Hiebei komme hauptsächlich Folgendes in Betracht: Bei Bestimmung der Höhe des Beitrags zur großen Haverei könne man von zwei wesentlich verschiedenen Gesichtspunkten ausgehen. Man könne alles Gewicht auf den Moment der Errettung aus der Gefahr legen, oder den Werth der geretteten Sachen am Ende der Reise entscheiden lassen. Letzteres sei von Seiten der Versammlung geschehen. Diese Auffassung sei auch vollkommen angemessen rücksichtlich der Ladung, in Ansehung des Schiffs aber scheine sie nicht in gleichem Maße gerechtfertigt zu sein. Die Rettung aus der Gefahr interessire den Ladungsempfänger nur alsdann, wenn die Waare nach überstandener Reise zu seiner Verfügung stehe und der Schiffer den ihm obliegenden Transport beschafft habe. Anders stehe es mit dem Schiffe. Dieses sei nicht Transportgegenstand, sondern Transportmittel, der Schiffer habe es fortwährend im unmittelbaren Besitz, die Rettung aus der Gefahr nütze ihm sofort, indem er das Schiff und damit die Möglichkeit, den Transport zu vollenden, behalte. Diese Motive würden also bei einer abweichenden Behandlung des Schiffes den Vorwurf prinziploser Willkühr entfernen. Es liege jedoch noch ein anderer Umstand vor, der von größerer Bedeutung sei. Was beitragen solle, müsse der demnächst glücklich abgewendeten Gefahr ausgesetzt gewesen sein und dermalen zum common concern gehört haben. Waaren, die nach der großen Haverei in einem Zwischenhafen eingeladen worden, könnten somit am Bestimmungsorte zu der in die Zeit vor der Einladung fallenden großen Haverei nicht beitragen. Ein Schiff bleibe aber dasselbe, möge auch dessen Werth im Nothhafen durch neue Anschaffungen oder durch Reparaturen noch so sehr gesteigert worden sein. In der großen Mehrzahl

der Fälle werde der höhere Werth, den das Schiff erst nach der großen Haverei durch Reparatur im Nothhafen erhalten habe, am Ende der Reise noch vorhanden sein, das Schiff also, wenn es bei den jetzigen Beschlüssen der Versammlung zu Art. 574 verbliebe, mit einem Werth, welcher der Havereigefahr nicht ausgesetzt gewesen, mithin zu viel contribuiren müssen. Eine Abhülfe sei hier nur durch eine gesetzliche Bestimmung möglich, denn es müsse die Consequenz des Satzes, daß eine spätere Werthserhöhung des Schiffes auf dessen Identität ohne Einfluß sei, gebrochen werden. Sonst müßte z. B. für ganz neu nach dem Havereifall angeschaffte Anker, Ankerketten, Segelwerk, Metallhaut u. s. w. contribuirt werden. Letzteres wolle die Versammlung zwar nicht, müsse es aber aussprechen, und den nach dem Havereifall neu hinzugekommenen Werth gewissermaßen als eine neue Sache behandeln. Man könne aber auch nicht sagen, im Fall das Schiff im Nothhafen reparire, einerlei ob es in großer oder partikulärer Haverei beschädigt ward, solle der Werth vor der Reparatur entscheiden, dies wäre ungerecht. Die besondere Haverei und der innere Verderb der Ladung auf der Weiterreise äußerten Einfluß auf die Beitragsquote des Schiffs; solle also die Gemeinschaft keine societas leonina sein, so müsse auch umgekehrt eine spätere Entwerthung des Schiffs einen höheren Beitrag der Ladung nach sich ziehen. Die Bestimmung des Art. 574 bedürfe somit einiger Modifikationen und scheine in einer wenigstens annähernd gerechten Art und Weise folgendergestalt gefaßt werden zu können:

Art. 574.

a. „Das Schiff mit dem Schiffsinventar trägt bei:

1. „mit dem Werthe, wie es am Ende der Reise aus See kommt und „der durch eine von Sachverständigen aufzustellenden Taxe festzu„stellen ist.

„Der Werth derjenigen Inventarienstücke, welche erst nach dem „Havereifall angeschafft sind, ist von der Taxe auszuscheiden.

„Hat eine Reparatur des Schiffs im Nothhafen und eine ord„nungsmäßige Feststellung des Werthes vor der Reparatur daselbst „stattgefunden, so ist von dem am Bestimmungsorte ermittelten Werth „der Betrag der Reparaturkosten abzuziehen. Ist jedoch der so er„mittelte Werth niedriger als die im Nothhafen vor der Reparatur „aufgenommene Taxe des Schiffes, so ist die Differenz über die „Nothhafentaxe und die Reparaturkosten zu vertheilen, und nur „der also abgeminderte Betrag der Reparaturkosten kommt von „dem Taxwerthe des Schiffs am Ende der Reise in Abzug.

„Die Taxe gilt als ordnungsmäßig, wenn die Sachverständigen zu „solchem Zwecke amtlich angestellt waren, oder von dem Landeskonsul „oder der Ortsbehörde für den einzelnen Fall bestellt und verpflichtet „wurden.

2. „Mit dem Schadensbetrage, welcher als große Haverei in Rechnung „kommt."

In der Diskussion über diesen Antrag wurde angeführt: Der Vorschlag unter a sei aus mehrfachen Gründen höchst bedenklich. Es lasse sich zwar nicht verkennen, daß die Erwägungen, welche die Versammlung dazu veranlaßt hätten, auszusprechen, daß Schiff und Ladung mit dem am Ende der Reise vorhandenen Werth beitragspflichtig seien, sich hauptsächlich auf den Verlust und auf Werthsverringerungen beitragspflichtiger Gegenstände bezögen, rücksichtlich der nach dem Havereifall eingetretenen Meliorationen aber nicht völlig zutreffend seien. Dessenungeachtet empfehle es sich nicht, die Reparaturkosten ꝛc. von dem im Bestimmungshafen erhobenen Schätzungswerthe abziehen zu lassen. Man dürfe nämlich nicht übersehen, daß die Reparaturen, die nach dem Havereifall vorgenommen worden, bis zur Erreichung des Bestimmungshafens in Folge neuer Unfälle wieder ganz verloren gehen oder doch an Werth verlieren könnten. Im ersten Falle würde der Werth der Reparaturen, wenn es sich darum handle, den beitragspflichtigen Werth des Schiffes zu ermitteln, gar nicht, im zweiten Fall nur zum Theil von der im Bestimmungshafen erhobenen Taxe abgezogen werden dürfen. Der Herr Antragsteller habe dies auch erkannt und deshalb in dem Antrag unter a den Ausweg vorgeschlagen, daß, wenn der nach Abzug der Reparaturen vom Werth des Schiffes im Bestimmungshafen gefundene Betrag geringer sein sollte, als die Taxe im Nothhafen, die Differenz zwischen beiden über die Nothhafentaxe und die Reparaturkosten zu vertheilen sei und nur der also abgeminderte Betrag der Reparaturkosten von dem Taxwerth des Schiffs am Ende der Reise in Abzug kommen solle. Dieser Ausweg führe aber unter Umständen zu höchst ungerechten Resultaten. Sodann sei es eine Sache allgemeiner Erfahrung, daß die Taxation der Schiffe im Nothhafen gewöhnlich sehr niedrig ausfalle, während die Reparaturkosten meistens unverhältnißmäßig hoch angeschlagen würden. Sollten dessenungeachtet die Reparaturkosten nach dem Vorschlag unter a vom Werth des Schiffs im Bestimmungshafen abgezogen werden, so würde dadurch der Rheder in vielen Fällen zu sehr begünstigt sein. Der Antrag unter a stehe sodann auch mit mehreren anderen Beschlüssen der Versammlung in Widerspruch, so namentlich mit dem

Beschlusse, daß die Kosten für Reparatur einer partikulären Haverei dem Rheder zur Last fallen müßten, wenn sie auch im Nothhafen weit mehr betrügen, als wenn der Rheder erst im Heimathshafen hätte repariren lassen; denn in Folge des Antrags unter a würden diese Kosten unter Umständen zum Theil auch den Ladungsbetheiligten aufgebürdet. Ein fernerer Uebelstand, den der Antrag unter a nach sich ziehen würde, liege darin, daß der maßgebende Werth des Schiffes durch Vergleichung zweier ganz ungleichartiger Schätzungen ermittelt werden solle; denn es werde sich nicht vermeiden lassen, daß die Schätzungen im Nothhafen und im Bestimmungshafen nach ganz verschiedenen Prinzipien erhoben würden. Endlich stehe der Antrag unter a auch mit allen anderen Gesetzgebungen in Widerspruch. Da es indessen allerdings nicht angemessen sei, etwaige, nach dem Havereifall eingetretene Werthserhöhungen des Schiffs, zur Beitragspflicht heranzuziehen, und in so weit, als die Kosten für Reparatur des Schiffs in der That beitragspflichtig seien, durch Ziff. 2 des Art. 574 dem Bedürfnisse Genüge geschehen sei, werde anheimgegeben, zu dem ersten Absatze des Antrags unter a, der mit den früheren Beschlüssen der Versammlung in Einklang stehe, unter Streichung des zweiten und dritten Absatzes die Bestimmung hinzuzufügen:

b. „Daß, bei der Schätzung des am Ende der Reise aus See kommenden „Werths des Schiffs, die nach dem Havereifall vorgenommenen Reparaturen und Neuanschaffungen als nicht vorhanden anzusehen seien."

Ein anderer Herr Abgeordneter, der sich im Wesentlichen diesen Ausführungen anschloß, aber der Ansicht war, es sei kein zureichender Grund dafür vorhanden, anzunehmen, daß die im Nothhafen erhobenen Taxationen regelmäßig weniger richtig seien, als die im Bestimmungshafen vorgenommenen, empfahl zur Vermeidung der mit wiederholten Schätzungen verbundenen Kosten und Weitläufigkeiten eine Präsumtion dafür aufzustellen, daß die im Nothhafen erhobene Taxe auch den Werth des Schiffs im Bestimmungshafen nach Abzug der Reparaturen und Neuanschaffungen ausdrücke, zumal in der Praxis die im Nothhafen erhobene Taxe gewöhnlich ohne weitere Erörterungen der Dispache zum Grunde gelegt werde, und brachte deshalb statt des Antrags unter b folgende Bestimmung in Vorschlag:

c. „Hat eine Reparatur im Nothhafen stattgefunden, so ist der Werth „der noch vorhandenen Meliorationen von der Taxe abzusetzen. Liegt „aber eine vor der Reparatur aufgenommene ordnungsmäßige Taxe „des beschädigten Schiffs vor, so wird bis zum Nachweis des Gegentheils angenommen, daß diese Taxe mit dem beitragspflichtigen Werth „im Bestimmungshafen übereinstimme."

Gegen diesen Vorschlag wurde jedoch wiederholt auf die Unzuverlässigkeit der im Nothhafen vorgenommenen Taxationen verwiesen, und bemerkt, daß diese Schätzungen um so weniger eine besondere Bedeutung erlangen könnten, als häufig keiner der Interessenten bei deren Vornahme zugegen sei und seine Einwendungen gegen das Verfahren der Schätzer u. dgl. vorzubringen Gelegenheit habe. Wenn in der Praxis die im Nothhafen erhobene Schätzung nicht selten ohne Weitläufigkeiten der Dispache zum Grunde gelegt worden, so komme dies daher, daß bisher an vielen Orten der Werth, den das Schiff unmittelbar nach dem Havereifall gehabt habe, als der maßgebende angesehen worden sei; auf der andern Seite möge diese Uebung zwar in vielen Fällen, als ein Mittel zur Vereinfachung des Verfahrens, auch neben dem von der Versammlung angenommenen Prinzipe angemessen und ein Grund, sie ein für alle Mal zu beseitigen, nicht vorhanden sein; aber darum scheine sich doch noch keineswegs eine ausdrückliche Legalisirung derselben im gemeinsamen Gesetze zu empfehlen. Der Antrag unter c bedürfe jedenfalls einer Verdeutlichung, indem näher angegeben werden müsse, was man unter dem Nachweis des Gegentheils zu verstehen habe. Wenn es mit den eben erwähnten Worten für zulässig erklärt werden sollte, Gegenbeweis lediglich durch Beantragung einer neuen Schätzung im Bestimmungshafen zu führen, dergestalt, daß die neue Schätzung ohne Weiteres mehr als die erste gelten und die Unrichtigkeit der ersten schon dann als nachgewiesen angesehen werden müßte, wenn die neue anders als die frühere ausgefallen sei, so würde die proponirte Präsumtion jeder praktischen Bedeutung entbehren. Von einer Gegenbeweisführung scheine hier vielmehr nur dann mit Recht gesprochen werden zu können, wenn nachgewiesen worden, daß die faktischen Grundlagen der Schätzung im Bestimmungshafen andere seien, als diejenigen, welche im Nothhafen vorhanden waren, daß der Zustand des Schiffs inzwischen sich geändert habe 2c. 2c., oder daß bei der Schätzung im Nothhafen nicht gehörig verfahren worden sei u. dgl. Es werde deshalb eventuell die Erläuterung des Antrags unter c in diesem Sinne beantragt.

Mehrere von den Herren Abgeordneten waren dagegen der Meinung, daß bei Ermittelung des beitragspflichtigen Werths des Schiffes eben so wenig auf Reparaturen und Verbesserungen, als auf Verschlechterungen Rücksicht zu nehmen sei, wenn es sich auch um Reparaturen von partikulären Havereien handle u. dgl., daß es demnach einfach bei den früheren Beschlüssen der Versammlung zu Art. 574 zu belassen sei, da die Reparaturen das Schiff doch in der Regel nur auf den zur Zeit des Haverei-

falles vorhandenen, und durch das Opfer erhaltenen Stand zurückversetzen könnten. Ein Mitglied endlich hielt dafür, daß man nur die Kosten für Reparatur derjenigen partikulären Havereien abziehen dürfe, welche nach dem Fall der großen Havereien eingetreten seien.

Hiegegen wurde jedoch eingewendet: Es könne nicht darauf ankommen, wann die partikuläre Haverei eingetreten, sondern wann die Reparatur vorgenommen worden sei. Die nach dem Eintritt der großen Haverei aufgewendeten Reparaturkosten könnten, gleichviel, ob die partikuläre Haverei vor oder nach der großen Haverei oder zugleich mit derselben eingetreten, billiger Weise nicht zur Konkurrenz gezogen werden, weil sonst der vorsichtige Rheder, der ohne Zögern und vielleicht mit einem größeren Aufwande, als wenn er damit bis zur Ankunft des Schiffs im Bestimmungshafen gewartet hätte, die Reparatur partikulärer Havereien vorgenommen habe, in einer schlimmeren Lage sein würde, als ein nachlässiger Rheder; die Verbindlichkeit, mit dem auf die Reparatur von partikulären Havereien später verwendeten Capitale zur großen Haverei beizutragen, würde um so weniger gerechtfertigt sein, als der Rheder dasselbe noch auf Bodmerei u. dgl. schuldig sein könne und dieses Capital der Seegefahr, um deren Beseitigung es sich bei der großen Haverei handelte, gar nicht ausgesetzt gewesen sei.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag unter b vorbehaltlich näherer Erwägung der Redaktion mit 9 gegen 2 Stimmen zum Beschlusse erhoben, und die Abstimmung über den Antrag unter c vorerst vorbehalten.

Zum vierten Absatz des Antrags unter a wurde zunächst erläuternd bemerkt, sein Inhalt solle allgemein für alle bei Auseinandersetzung der großen Haverei in Betracht kommenden Schätzungen, also eben so wohl bei Feststellung der zu ersetzenden Schäden als bei Ermittelung der beitragspflichtigen Werthe Anwendung finden, weshalb die Entscheidung über die Stelle, welche derselbe im Gesetze zu finden habe, vorbehalten bleiben müsse. Die Bestimmung dieses Absatzes fand indeß mehrfache Beanstandung. Namentlich wurde gegen denselben eingewendet: Die Vorschriften, welche hier in Vorschlag gebracht würden, seien bei der Unvollkommenheit der staatlichen Einrichtungen mancher überseeischer Plätze nicht im Mindesten geeignet, im Allgemeinen den Taxationen eine besondere Glaubwürdigkeit zu verleihen; aber abgesehen hievon, sei die Beobachtung dieser Vorschrift in manchen Häfen geradezu unmöglich; in solchen Fällen könne es dann leicht dahin kommen, daß die vom Schiffer veranlaßte Taxation nachträglich für ungenügend erklärt werde, wenn nicht alle in Rede stehenden Formalien

beobachtet seien, obschon er Alles gethan, was ihm zur Erzielung einer entsprechenden Schätzung zu thun möglich gewesen. In anderen Fällen würde dagegen die Beobachtung der in Rede stehenden Formvorschriften nicht genügen, das Gesetz also zu weit gehen, wenn es die ohne andere Förmlichkeiten erhobenen Schätzungen für ordnungsmäßige erklären würde. Eine im Heimathshafen vorgenommene Schätzung werde z. B. kaum anders als nach Zuziehung der Interessenten für ordnungsmäßig erachtet werden können.

Um diesen Bedenken abzuhelfen und gleichwohl einen Anhaltspunkt dafür zu bieten, was regelmäßig zu einer ordnungsmäßigen Taxation erforderlich sei, wurde von einigen Mitgliedern anheimgegeben, den vierten Absatz dahin zu fassen, daß die bei Auseinandersetzung von Havereiangelegenheiten in Betracht kommenden Schätzungen nur dann als ordnungsmäßige zu betrachten seien, wenn dabei, so viel thunlich, die in Abs. 4 erwähnten Vorschriften beobachtet worden.

Ein anderes Mitglied empfahl, auszusprechen, daß, wenn bei einer im Nothhafen vorgenommenen Schätzung die Vorschriften des vierten Absatzes beobachtet worden, die im Antrag unter c vorgeschlagene Präsumtion statthaben solle.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag, auszusprechen, daß die bei Auseinandersetzung von Havereiangelegenheiten in Betracht kommenden Schätzungen nur dann als ordnungsmäßige zu betrachten seien, wenn die Vorschriften des vierten Absatzes soviel thunlich dabei beobachtet worden, mit 8 gegen 3 Stimmen, der zuletzt erwähnte Vorschlag mit demselben Stimmenverhältniß und der Antrag unter c mit 9 gegen 2 Stimmen, abgelehnt. Dabei wurde jedoch allseitig anerkannt, es solle hiemit keineswegs ausgesprochen sein, daß, wo im Gesetze von Schätzung der Havereischäden oder der beitragspflichtigen Werthe die Rede sei, einseitige und ohne Zuziehung der Interessenten oder ihrer Vertreter, so wie ohne schützende Formen vorgenommene Taxationen ohne Weiteres genügen sollten; die Frage, was zu einer ordnungsmäßigen Schätzung gehöre, solle vielmehr hier offen gelassen und, als zum Verfahren in Havereisachen gehörig, den Landesgesetzen, eventuell dem richterlichen Ermessen anheimgegeben werden.

Hierauf beantragte der Herr Referent, die früher vorbehaltene Frage zu entscheiden, was in Ansehung der Passagegelder Rechtens sein solle, ob diese für beitragspflichtig zu erklären seien oder nicht. Der Herr Referent bemerkte hiezu: Ueber die eben erwähnte Frage sei bisher von der Versammlung weder direkt noch indirekt eine Entscheidung getroffen worden; namentlich könne man nicht annehmen, daß mit der Beitragspflicht der

Fracht zugleich die Beitragspflicht der Passagegelder anerkannt worden sei, da die letzteren dem strengen Wortverstand nach nicht zur „Fracht" gehörten und beide keineswegs durchgehends dieselbe rechtliche Natur hätten. Im Gegentheile könne daraus, daß von einer freiwilligen Aufopferung der Passagegelder und folgerichtig von einem Ersatze derselben der Natur der Sache nach nicht die Rede sein könne, sehr leicht gefolgert werden, daß die Passagegelder überhaupt nicht beitragspflichtig seien. Bei der Zweifelhaftigkeit der Frage und der großen Bedeutung, welche eine Beitragspflicht der Passagegelder in vielen Fällen haben würde, erscheine eine ausdrückliche Entscheidung im Gesetze als höchst wünschenswerth. Eine völlige Gleichstellung der Passagegelder mit der Fracht rücksichtlich der Beitragspflicht in Fällen der großen Haverei erscheine nun nicht durchführbar. Wenn das Schiff nur Passagiere an Bord und der Rheder die Ueberfahrtsverträge selbst abgeschlossen habe, könne schon wegen des Mangels mehrerer Interessenten von Vertheilung der Havereischäden keine Rede sein. Wenn aber zugleich Passagiere und Güter sich an Bord befänden, ergebe sich zwischen Fracht und Passagegeldern ein bedeutender Unterschied. Die Fracht erscheine ihrem ganzen Betrage nach als gerettet, weil sie ohne das Opfer mit dem Untergang der Güter vollständig verloren gewesen wäre; es sei somit auch ganz angemessen, wenn sie ihrem ganzen Betrage nach zur Beitragspflicht herangezogen werde. Die Passagegelder aber würden mit dem Untergange des Schiffes nicht ganz verloren gegangen sein, es würde vielmehr nach den über den Passagevertrag gefaßten Beschlüssen für den zurückgelegten Theil der Reise das Passagegeld haben bezahlt werden müssen. Die Passagegelder könnten somit jedenfalls nur zum Theil als gerettet und nur in Ansehung der auf den späteren Abschnitt der Reise sich beziehenden Quote als beitragspflichtig angesehen werden. In vielen Fällen werde ferner der Verfrachter verpflichtet sein, gegen Zahlung des vollen Passagegeldes die Reisenden nach dem Untergange des Schiffs an den Bestimmungsort zu befördern, so daß sich schwer bestimmen lasse, ob und wie viel ihm von dem Passagegeld durch das Opfer gerettet worden. In den meisten Fällen werde endlich das Passagegeld zugleich die Vergütung für die dem Reisenden zu gewährende Kost enthalten und der hierauf fallende Betrag von der beitragspflichtigen Summe abgezogen werden müssen. Diese und ähnliche Schwierigkeiten ließen keine andere Wahl, als entweder die Passagegelder für nicht beitragspflichtig zu erklären, oder, wenn man eine solche durchgreifende Bestimmung nicht für angemessen halten sollte, obschon selbst da, wo die Gesetzgebung die Beitragspflicht der Passagegelder ausdrücklich anerkannt habe, kein Fall bekannt worden sei, in welchem die

betreffende Bestimmung zur Anwendung gelangt wäre, auf die allgemeine, nur das Prinzip enthaltende Vorschrift sich zu beschränken, daß die Ueberfahrtsgelder mit demjenigen Betrage beitragspflichtig seien, der im Falle des Untergangs des Schiffs verloren wäre, jedoch nach Abzug derjenigen Kosten, welche aus den Passagegeldern zu bestreiten und beim Untergang des Schiffs erspart gewesen wären.

Mehrere Mitglieder traten in der Debatte der Ansicht bei, daß die Ueberfahrtsgelder gar nicht beitragspflichtig seien, und beriefen sich hiefür darauf, daß bis jetzt keine Gesetzgebung, sondern nur die Bedingungen der Bremer Versicherungsgesellschaften, die Beitragspflicht der Ueberfahrtsgelder anerkannt habe, daß namentlich in Nordamerika, ungeachtet dort die Mehrzahl der hier in Betracht kommenden Havereifälle auseinandergesetzt würden, die Passagegelder niemals als beitragspflichtig angesehen worden seien und für Anerkennung einer solchen Beitragspflicht kein praktisches Bedürfniß vorhanden sei, weil die Ueberfahrtsgelder, nach Abzug dessen, was nicht als gerettet anzusehen wäre, im Verhältniß zum Werthe des Schiffs ꝛc. in der Regel nur wenig betrügen. Ein Mitglied fügte hinzu, die Beitragspflicht der Passagegelder könne man um so weniger als rechtlich begründet und namentlich nicht als eine Consequenz der Beschlüsse über die Beitragspflicht der Fracht ansehen, als dem Verfrachter durch das zu ersetzende Opfer nicht sowohl der Anspruch auf Bezahlung der Passagegelder und der Fracht selbst, als vielmehr nur die Möglichkeit, diese Forderung zu erwerben, erhalten worden sei, die Beschlüsse über die Beitragspflicht der Fracht somit eine durch praktische Erwägungen bedingte Abweichung vom Prinzipe enthielten, welche zu einer consequenten Verfolgung für andere Verhältnisse nicht berechtige.

Andere von den Herren Abgeordneten waren der Meinung, daß es unbillig wäre, die Passagegelder ohne Weiteres von jeder Beitragspflicht freizulassen, da die Verhältnisse im Wesentlichen dieselben seien, wie bei der Fracht, und die Unbilligkeit eines solchen Verfahrens namentlich dann klar zu Tage liege, wenn das Schiff von einem Expedienten zum Passagiertransport gechartert worden sei.

Noch andere von den Herren Abgeordneten hielten dafür, daß es am angemessensten sei, die eben besprochene Frage nach dem Beispiele fast aller anderen Gesetzgebungen offen zu lassen.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag, auszusprechen, daß die Passagegelder gar nicht beitragspflichtig seien, mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt, der Antrag, zu bestimmen, daß die Passagegelder beitragspflichtig

seien mit dem Betrage, der im Falle des Untergangs des Schiffs verloren gewesen wäre, jedoch nach Abzug derjenigen Kosten, welche in diesem Falle erspart sein würden, vorbehaltlich der Abstimmung über die Streichung dieser Bestimmung mit 8 gegen 3 Stimmen angenommen und sodann die eben vorbehaltene Streichung mit demselben Stimmenverhältnisse abgelehnt.

Hierauf stellte ein Mitglied in Hinblick auf die Verhandlungen in der 321. Sitzung (vgl. Prot. S. 2744) den Antrag, die in der Anlage zu diesem Protokolle beigedruckten Bestimmungen zur Ergänzung des Titels von der Bodmerei anzunehmen. In der Diskussion über diesen Antrag wurde zu

§. 1

zunächst erläuternd bemerkt: Mit den Worten: „zum Theil" solle angedeutet werden, daß der Bodmereigläubiger die auf der verbodmeten Sache ruhenden Havereibeiträge auch nicht einmal nach Verhältniß der bargeliehenen Summe zum Werthe der verbodmeten Sache zu tragen schuldig sei, daß die Havereibeiträge somit dem Bodmereigläubiger in so lange in keiner Weise zur Last fallen könnten, als die verbodmete Sache nach Deckung derselben noch zur Bezahlung der Bodmereischuld zureiche. Nach kurzer Diskussion wurde §. 1 vorbehaltlich wiederholter Prüfung der Redaktion angenommen. Zu

§. 2

wurde zwar allgemein anerkannt, daß die darin enthaltene Bestimmung richtig sei, von mehreren Seiten deren ausdrückliche Aufnahme aber um deswillen bekämpft, weil dieselbe völlig selbstverständlich und niemals ein Zweifel hierüber aufgetaucht sei. Schließlich wurde jedoch auch die Aufnahme des §. 2 vorbehaltlich der Erwägung, ob sein Inhalt nicht in §. 1 zu verweben sei, mit 6 gegen 4 Stimmen genehmigt. Zu

§. 3

wurde bemerkt: Eine Bestimmung dieses Inhalts sei im Allgemeinen durch die Billigkeit geboten, weil sich der Bodmereinehmer sonst mit dem Schaden des Bodmereigläubigers bereichern würde, wenn er außer dem Bodmereidarlehen auch die Vergütung für die verbodmete Sache behalten dürfte. Die Bestimmung des §. 3 gehe aber nicht weit genug, da eine ähnliche Befugniß, wie sie hier dem Bodmereigläubiger beigelegt werden solle, jedem Schiffsgläubiger zugestanden werden müsse, und bei der Bodmerei kein besonderer Grund vorhanden sei, die im §. 3 behandelte Frage zu erledigen, somit an einer anderen Stelle in Betracht gezogen werden müsse, ob eine Vorschrift ähnlich der des §. 3 im Gesetze eine Stelle finden solle.

Von anderen Seiten wurde aber entgegnet: Wenn die Bestimmung des §. 3 verallgemeinert würde, wäre sie ungenügend, da der Bodmereigläubiger alsdann nur die Rechte eines gewöhnlichen Schiffsgläubigers hätte, während es darauf abgesehen sei, zu bestimmen, daß dem Bodmereigläubiger an der Vergütungssumme dieselben Rechte, wie an der verbodmeten Sache, somit auch die Vorrechte der Bodmerei zustehen sollten. Von dieser Seite wurde deshalb empfohlen, den §. 3 dahin zu fassen, daß die Vergütungssumme an die Stelle des verbodmeten Gegenstands trete.

Dieser Vorschlag wurde schließlich mit 8 gegen 2 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

§. 4

wurde zurückgezogen, da er ohne Unterstützung blieb.

Anlage.

Antrag.

1.

Der Bodmereigeber ist nicht verpflichtet, den auf dem verbodmeten Gegenstand ruhenden Havereibeitrag zu Gunsten des Bodmereinehmers zum Theil zu tragen.

2.

Der Bodmereigeber ist nicht verpflichtet, die partikuläre Haverei des verbodmeten Gegenstandes zu Gunsten des Bodmereinehmers zum Theil zu tragen.

3.

Der Bodmereigeber hat zum Zweck seiner Befriedigung gegen den Bodmereinehmer ein Recht auf Herausgabe der diesem wegen der Aufopferung des verbodmeten Gegenstandes in großer Haverei zugetheilten Vergütung.

4.

Der Bodmereigeber hat zum Zweck seiner Befriedigung gegen den Bodmereinehmer im Fall partikulärer Haverei ein Recht auf Abtretung der demselben deshalb gegen Dritte zustehenden Rechte.

Anmerkung. Die Berathung, ob auch Abtretung des gegen den Versicherer zustehenden Rechts verlangt werden kann, bleibt vorbehalten.

CCCXXVI. Sitzung.

Hamburg, am 16. April 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute zunächst die Frage angeregt, was Rechtens sei, wenn Güter, die in großer Haverei aufgeopfert worden, nach Aufmachung der Dispache und stattgehabter Vergütung derselben wieder gerettet worden. Bei Diskussion dieser Frage machte sich allgemein die Auffassung geltend, daß in einem solchen Falle, da das Eigenthum an den geopferten Waaren durch den Wurf u. dgl. an sich nicht verloren gehe, die wieder geretteten Waaren zwar dem Eigenthümer auf Verlangen zu überlassen seien, dieser aber entweder den geretteten Werth der Güter oder die für dieselben erhaltene Vergütung zurückzuerstatten schuldig sei, und daß es einer ausdrücklichen Bestimmung hierüber nicht bedürfe, weil die allgemeinen Rechtsgrundsätze für die angemessene Entscheidung der Sache genügten. Von einer anderen Seite wurde aber die ausdrückliche Entscheidung der weiteren Frage beantragt, was bezüglich derjenigen Güter Rechtens sei, die zwar geworfen, aber noch vor Aufmachung der Dispache gerettet würden, ob diese Güter überhaupt und namentlich zu den nach dem Wurf u. dgl. neu eintretenden großen Havereien beizutragen schuldig seien, obwohl die Gemeinschaft durch die Aufopferung getrennt und der Werth der Güter nicht sowohl durch das Opfer, als durch einen anderweitigen Zufall gerettet worden. Nach einer längeren Diskussion wurde die Vorfrage, ob hierüber eine besondere Bestimmung aufzunehmen sei, mit 7 gegen 4 Stimmen bejaht und die schließliche Erledigung der Sache bis nach Vorlage eines formulirten Antrags ausgesetzt.

Hierauf wurde zur Diskussion des

II. Abschnittes: „Von der partikulären Haverei“

Art. 586

übergegangen und zu dessen erstem Absatz bemerkt, er sei nicht vollständig, da zur partikulären Haverei nicht allein die im Entwurfe erwähnten Schäden, sondern auch die durch diese Schäden veranlaßten besonderen Kosten gehörten, außerdem die partikuläre Haverei oft auch ohne eigentliche Beschädigung blos dadurch vorkomme, daß besondere ungewöhnliche Kosten

erforderlich würden. Diese Kosten dürften aber im Gesetze um deswillen nicht unberührt bleiben, weil sie in Art. 551 bei der Definition der großen Haverei erwähnt worden seien, und aus einer Uebergehung derselben bei dem vorliegenden Artikel die Folgerung gezogen werden könnte, als sollten die in Rede stehenden Kosten nicht zur partikulären Haverei gerechnet werden.

Von anderen Seiten wurde geltend gemacht: Es gehe schon der preuß. Entwurf, noch mehr aber der eben eingebrachte Antrag viel zu weit. Denn es sei unrichtig zu sagen, daß alle Schäden, welche Schiff und Ladung während der Reise träfen, ohne zur großen Haverei zu gehören, als partikuläre Haverei zu betrachten seien, denn die durch den ordnungsmäßigen Gebrauch, durch Slitage, oder inneren Verderb entstehenden Schäden gehörten keineswegs zur partikulären Haverei. Wenn man aber dem heute eingebrachten Antrage stattgeben wollte, so würde auch die sogenannte kleine Haverei, Lootsengelder, Auseisungskosten u. dgl. zur partikulären Haverei gezählt werden müssen. Dies könne man aber, wenn auch bereits zu Art. 507 des preuß. Entwurfs beschlossen worden sei, daß die sämmtlichen ordentlichen und außerordentlichen Kosten der Schifffahrt dem Rheder allein zur Last fielen, und somit allerdings nicht von einer Vertheilung derselben in großer Haverei die Rede sein dürfe, um so weniger zugeben, als das wesentlichste Interesse an der Festsetzung des Begriffs der partikulären Haverei darin bestehe, daß derselbe bei dem Assekuranzrechte einer Reihe von Bestimmungen über die Obliegenheiten des Assekuradeurs zur Grundlage diene, im Sinne des Assekuranzrechtes aber die aufgeführten Kosten nicht zur partikulären Haverei gezählt werden könnten.

Ein Mitglied hob hiernach hervor, daß die richtige Begrenzung des Begriffs der partikulären gegenüber der kleinen Haverei und der gewöhnlichen Abnutzung u. dgl. darin liege, ob die betreffenden Schäden oder Kosten durch einen Unfall veranlaßt worden seien oder nicht, weshalb sich die Aufnahme dieses Merkmals in die Definition empfehle.

Schließlich wurde mit Rücksicht auf den Inhalt der bisherigen Debatte die Feststellung der Redaktion des Abs. 1 der Fassungskommission anheim gegeben.

Abs. 2 wurde vorbehaltlich wiederholter Prüfung seiner Redaktion angenommen. Bei Diskussion des

Art. 587

wurde von einem Herrn Abgeordneten befürwortet, in der Einleitung des Artikels ähnlich, wie bei der Redaktion des Eingangs zum Art. 353, hervorzuheben, daß die einzeln angeführten Fälle nur dann zur partikulären

Haverei gehörten, wenn die Voraussetzungen des Art. 586 vorhanden seien, weil sonst die irrige Ansicht entstehen könnte, als sollten alle ausdrücklich genannten Fälle absolut zur partikulären Haverei gezählt werden, und selbst dann, wenn an sich die Voraussetzungen der großen Haverei vorhanden seien. Dieser Antrag blieb indeß ohne Unterstützung, weil man dafür hielt, daß die einzeln aufgeführten Fälle allerdings zunächst zur partikulären Haverei gehörten, und daß es nicht erforderlich erscheine, ausdrücklich im Art. 587 darauf hinzuweisen, daß dann, wenn andere besondere Umstände hinzukämen, die partikuläre Haverei auf Grund anderer Gesetzesstellen in die große Haverei übergehen könne.

Zu Ziffer 1 wurde hierauf statt: „zufällige Strandung" „nicht freiwillige Strandung", und statt: „Geräthschaften" „Zubehör" zu setzen beschlossen, und die Streichung des Wortes: „Schiffbruch", das nicht sowohl einen Unfall als vielmehr die Folgen eines Unfalls bezeichne, genehmigt, endlich der Redaktionskommission anheim gegeben, zu erwägen, ob nicht am Ende der Ziffer 1 nach der Aufzählung einzelner Arten von Unfällen eine allgemeine Hinweisung auf andere nicht ausdrücklich erwähnte Seeunfälle aufzunehmen sei.

Zu Ziffer 2 wurde die Entscheidung der Frage beantragt, in wie weit die besonderen Kosten, welche dadurch veranlaßt worden, daß die Reparatur einer partikulären Haverei noch vor Beendigung der Reise in einem Nothhafen vorgenommen werden müsse, zur großen oder partikulären Haverei gehörten. Der Inhalt der Diskussionen und die Beschlüsse der Versammlung zu Art. 551, insbesondere zum Schlusse des ersten Absatzes: „ingleichem die Kosten, welche zu gleichem Zwecke oder zur Wiederherstellung solcher Schäden aufgewendet werden", dann zu Art. 558 in Betreff der Kosten des Aufenthalts im Nothhafen, und zu Art. 563 in Betreff des Verlusts an den im Nothhafen verkauften Gütern, waren nämlich von einigen Seiten so verstanden worden, als habe die Versammlung in dem Umstande, daß eine wenn auch partikuläre Haverei des Schiffs ohne längeren Aufschub noch vor Beendigung der Reise in einem Nothhafen vorgenommen werden müsse, einen besonderen Grund der großen Haverei mit der Wirkung erkennen wollen, daß alle durch die Unverschieblichkeit der Reparatur einer solchen partikulären Haverei veranlaßten Kosten in großer Haverei zu vertheilen seien, daß sohin nicht allein die Kosten des Aufenthalts, sondern auch der Betrag, um welchen die Reparatur im Nothhafen theurer als im Bestimmungshafen wäre, zur großen Haverei gehören würden. Diese Auffassung wurde von anderen Seiten bestritten und somit eine Entscheidung der vorliegenden Differenz für erforderlich gehalten.

Von Seiten des Herrn Referenten wurde nun hiezu bemerkt: Die eben erwähnten Bestimmungen der Art. 551 und 563 hätten sich nach der Absicht des Entwurfes nur auf die Reparatur von solchen Schäden beziehen sollen, welche zur großen Haverei gehörten; die Bestimmung des Art. 558 in Betreff des Aufenthalts im Nothhafen aber solle eine Ausnahmebestimmung für eine besondere Art von Kosten statuiren und keineswegs eine Anerkennung des prinzipiellen Satzes enthalten, daß alle durch die Unverschieblichkeit der Reparatur veranlaßten Kosten an und für sich große Haverei seien. Da nun die hier angeregte Frage, wenn sie auch allerdings noch zu den streitigen gehöre, doch in der neueren Zeit von den bedeutendsten Autoren ziemlich einmüthig dahin beantwortet werde, daß die Kosten für Reparatur partikulärer Havereien des Schiffs, wenn dieselben auch im Nothhafen weit mehr als im Heimathshafen betrügen, und ebenso die Kosten für Beschaffung der hiezu erforderlichen Gelder, die Bodmereiprämien u. dgl., dem Rheder allein zur Last fielen, scheine es sich zu empfehlen, diese Auffassung auch für das gemeinsame Seerecht zu sanktioniren und zu diesem Behufe in Ziffer 2 ausdrücklich zu sagen, daß nicht allein die Kosten für Wiederherstellung partikulärer Havereien, sondern auch die Kosten der Herbeischaffung der hiezu erforderlichen Gelder zur partikulären Haverei gehörten.

Diesem Vorschlage wurde nach kurzer Diskussion mit Stimmeneinhelligkeit stattgegeben.

Ziffer 3 wurde angenommen, jedoch ausdrücklich beizufügen beschlossen, daß der Verlust, der durch Nehmung von Schiff und Ladung entstehe, auch zur partikulären Haverei gehöre.

Ziffer 4 wurde gleichfalls angenommen, und im Hinblick auf die zu Art. 560 gefaßten Beschlüsse mit 8 gegen 3 Stimmen beizufügen beschlossen, daß die Reklamkosten auch dann zur partikulären Haverei gehörten, wenn zwar Schiff und Ladung zugleich genommen und beide reklamirt worden, aber nicht beide mit Erfolg.

Mit Rücksicht auf die Beschlüsse der Versammlung zu Art. 557 des preuß. Entwurfs wurde hierauf beantragt und genehmigt, zum Art. 587 Ziffer 5 die Bestimmung hinzuzufügen, daß auch die durch Prangen entstandene Beschädigung des Schiffs, seines Zubehörs und der Ladung zur partikulären Haverei gehöre. Zu

Art. 588

wurde in der Erwägung, daß auch über das Verfahren bei Auseinandersetzung großer Havereien keine Bestimmungen aufgenommen worden seien einhellig die Streichung beschlossen.

Hierauf ging die Versammlung zur Diskussion des

III. Abschnittes: „Vom Schaden durch Uebersegeln, Anfahren und Antreiben"

über, wozu der Herr Referent erläuternd bemerkte: Wenn durch den Zusammenstoß zweier Schiffe ein Schaden entstehe, seien die Grundsätze des allgemeinen bürgerlichen Rechts zur Beurtheilung der daraus entspringenden rechtlichen Folgen an und für sich vollkommen genügend. Bringe man dieselben zur Anwendung, so ergebe sich Folgendes: 1. Wenn der Zusammenstoß auf einem Zufalle beruhe, finde kein Schadensersatz statt. Jeder, der einen Schaden erlitten habe, müsse denselben ohne Anspruch auf Vergütung tragen. 2. Sei der Zusammenstoß durch die Rechtswidrigkeit oder das Versehen des Schiffsführers, eines Schiffsmannes oder eines Dritten herbeigeführt, so habe derjenige, welchem die Rechtswidrigkeit oder das Versehen zur Last falle, den Schaden zu ersetzen. Für die Ersatzansprüche, welche in einem solchen Falle gegen den Schiffer oder einen Schiffsmann gerichtet seien, der bei seinen Dienstverrichtungen die Collision verursacht habe, müsse der Rheder mit Schiff und Fracht haften. 3. Falls der Zusammenstoß durch ein Verschulden beider Schiffsführer veranlaßt sei, werde die Entscheidung je nach Verschiedenheit der Grundsätze des bürgerlichen Rechtes verschieden ausfallen. Gehe man von der Auffassung aus, daß ein Schaden vorhanden sei, der nicht entstanden wäre, wenn nicht auch der Beschädigte ein Versehen begangen hätte, so finde z. B. nach gemeinem Rechte kein Anspruch auf Ersatz statt; nach dem allgemeinen preuß. Landrechte trete bald das eine, bald das andere ein, je nachdem das Versehen des einen oder des anderen Theils überwiege, und je nachdem der Schaden ein mittelbarer oder unmittelbarer sei (preuß. allgemeines Landrecht Theil I Tit. 6 Art. 18). Denke man sich aber den Fall so, daß das Verschulden des einen Theils diesen, das des anderen jenen Schaden herbeigeführt habe, und ließen sich die Versehen und deren Folgen genau trennen, so würde die Sache wieder allgemein dahin zu entscheiden sein, daß jeder den durch sein Versehen herbeigeführten Schaden zu ersetzen, beziehungsweise zu tragen habe. Die Grundsätze des gemeinen bürgerlichen Rechts habe man aber im Mittelalter bezüglich der in Rede stehenden Rechtsmaterie in wesentlichen Stücken abzuändern begonnen. Diese Abänderungen hätten sich zwar zum großen Theil bis auf den heutigen Tag erhalten, ein gemeinsames Seerecht habe sich aber in dieser Beziehung nicht ausgebildet. Dies dürfe man mit Recht einen beklagenswerthen Uebelstand nehmen, weil die in Rede stehenden Rechtsverhältnisse ein Gegenstand von der höchsten praktischen Bedeutung seien, und außerdem die Verschiedenheit der Rechte, wenn man

erwäge, daß die Collisionsfälle nicht selten zwischen Schiffen verschiedener Nationen sich zutrügen, und bald nach dem einen, bald nach dem anderen Rechte beurtheilt würden, dem Zufall eine Rolle anweise, welche sich nicht mit Recht und Billigkeit vertrage. Die vorerwähnten Abweichungen von den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts beständen hauptsächlich in Folgendem: a. Der Grundsatz, daß der Schiffer, welcher den Zusammenstoß verschuldet habe, allen Schaden ersetzen müsse und seinerseits keinen Ersatz beanspruchen könne, wobei der Schiffer als Repräsentant des Rheders gelte, sei im Allgemeinen von allen Seerechten aufrecht erhalten. Viele von ihnen hielten denselben aber nur bei dolus und culpa lata fest, und behandelten das mäßige Versehen gleich dem Zufall. b. Den Zufall anlangend, so habe man häufig die Repartition der erlittenen Schäden über beide Schiffe verordnet. Der Grund liege darin, daß man geglaubt habe, es sei dies der beste Weg, den Zusammenstoß möglichst zu verhindern, denn indem jeder Theil unter einem solchen Zusammenstoß leide, werde er nach Kräften bemüht sein, ihn abzuwenden. Dieser Grund habe allerdings eine um so größere Bedeutung, als es in der Regel schwer halte, den Nachweis des Verschuldens, wenn ein solches stattgefunden habe, zu führen. Außerdem habe hiebei das Billigkeitsgefühl mitgewirkt. Man habe nicht zulassen wollen, daß ein Verlust, der in der Regel so enorm sei, den einen allein treffe und häufig ruinire. Im Einzelnen sei dieses Prinzip aber sehr verschieden ausgebildet worden. Nach einigen Rechten werde die Ladung unberücksichtigt gelassen, nach anderen hineingezogen, einige sähen auf den Werth der beiden Schiffe, um den Schaden nach Verhältniß zu vertheilen, andere ließen den Schaden von jedem Schiffe zur Hälfte tragen, einige unterschieden außerdem zwischen Schiffen in der Fahrt und ankernden Schiffen; endlich werde auch der Schaden, der zur Repartition komme, in verschiedenen Gesetzen verschieden bestimmt. c. Der Fall des beiderseitigen Verschuldens sei vielfach dem Zufall gleichgestellt worden. d. Endlich habe man eine Reihe von Spezialbestimmungen erlassen, theils um Präsumtionen für die culpa zu schaffen, theils um auf casuistischem Wege Fälle zu entscheiden, die man unter kein Prinzip zu bringen gewußt. In der neueren Zeit sei gegen dieses Verlassen der Grundsätze des bürgerlichen Rechtes eine Reaktion eingetreten; man habe sich diesen Grundsätzen, wenn auch weniger im Norden, desto mehr dagegen im Süden Europas wieder zu nähern gesucht, wie namentlich aus dem französischen und den ihm folgenden Rechten, insbesondere aber aus dem spanischen Handelsgesetzbuche erhelle. Es sei unverkennbar, welcher große Gewinn erreicht werde, wenn es möglich sei, das mittelalterliche Recht gänzlich zu beseitigen. Nicht

allein, daß es immer bedenklich bleibe, die allgemeinen Rechtsgrundsätze zu verlassen und diese durch eigenthümliche, im Rechtssystem vereinzelt stehende Vorschriften zu ersetzen, so werde man im Falle der Beibehaltung des älteren Seerechts genöthigt, auf eine Menge von Einzelnheiten sich einzulassen, deren Entscheidung zur Beseitigung aller Zweifel doch niemals ausreichen werde. Der preuß. Entwurf bringe, ähnlich wie der öst. Entwurf, in diesem wichtigen Abschnitt des Seerechts wieder die allgemeinen Rechtsgrundsätze zur vollen Geltung. Es liege darin im Vergleich zu dem bisherigen Rechtszustande des Inlandes und des größten Theils des Auslandes eine Neuerung. Man habe sich zu ihr aber auch nicht eher verstanden, als nachdem Sachverständige mit ihrem Gutachten gehört worden, dieselben damit sich einverstanden erklärt hätten und die Ueberzeugung gewonnen gewesen, daß die Gründe, womit das mittelalterliche Recht gerechtfertigt würde, wenigstens für die jetzige Zeit nicht mehr durchgreifend seien. Zur richtigen Würdigung der einzelnen Artikel müsse noch berücksichtigt werden, daß die Abschaffung des älteren Rechts außer Zweifel zu stellen, mithin auch an sich entbehrliche Vorschriften aufzunehmen gewesen seien.

Zu

Art. 589

wurde insbesondere bemerkt: Die Fassung dieses Artikels sei nicht völlig entsprechend; dieselbe werde vielmehr dahin lauten müssen, daß wenn ein Schiffsführer den Zusammenstoß schuldhaft verursacht hätte, unbeschadet der persönlichen Verpflichtung desselben, für die Folgen seines Verschuldens aufzukommen, die Bestimmung des Art. 407 des preußischen Entwurfs in der nunmehr für denselben beschlossenen Fassung zur Anwendung komme, somit der Rheder mit Schiff und Fracht für den Schaden einzustehen habe. Dabei verstehe sich von selbst, daß diese Haftbarkeit des Rheders nicht eine blos eventuelle sei, da die allgemeine Bestimmung des Art. 407 des preuß. Entwurfs keineswegs eine nur eventuelle Haftbarkeit habe statuiren wollen.

Nach kurzer Berathung wurde Art. 589 in diesem Sinne vorbehaltlich der Redaktion angenommen und statt „Schiffsführer" „Schiffer" zu setzen beschlossen, da nach dem bisherigen Sprachgebrauche unter „Schiffer" nicht allein der als solcher vom Rheder bestellte Schiffer, sondern auch jeder rechtmäßige Vertreter desselben zu verstehen sei. Zu

Art. 590

wurde zunächst bemerkt, daß man bei Feststellung dieses Artikels drei Fälle zu unterscheiden habe, nämlich 1. den Fall, wenn der Zusammenstoß er-

wiesener Maßen blos durch Zufall veranlaßt worden, 2. wenn derselbe durch beiderseitiges Verschulden verursacht sei und 3. wenn nicht zu ermitteln sei, ob Zufall oder Verschulden die Ursache des Zusammenstoßes gewesen. Bei der demgemäß beschlossenen Erörterung der einzelnen Fälle wurde zunächst allgemein anerkannt, daß der Schade, der erweislich durch blosen Zufall entstanden sei, jedem zur Last falle, der dadurch betroffen worden.

In der Diskussion über den zweiten Fall ergab sich zunächst eine Differenz der Meinungen darüber, ob die Bestimmung des Entwurfs, daß kein Schadensersatz statthabe, sich auf Grund allgemeiner Sätze des bürgerlichen Rechts von selbst ergebe oder nicht. Von einigen Seiten wurde diese Frage bejaht und geltend gemacht, die allgemeinen Grundsätze rechtfertigten es, daß in dem vorliegenden Falle jedes Schiff seinen Schaden selbst zu tragen habe, weil der Schaden nicht durch das Verschulden des einen Schiffsführers allein, sondern nur dadurch entstanden sei, daß ein Verschulden des anderen mitwirkte, somit im Grunde jedem Schiffsführer und mithin auch jedem Rheder der ganze gestiftete Schade zur Last falle. Von anderen Seiten wurde die Frage verneint, weil nicht derjenige, dem ein Verschulden zur Last falle, sondern der außer Verschulden befindliche Rheder jedes Schiffs als forderungsberechtigt erscheine, dem an und für sich außer dem eigenen Schiffer der Schiffer und Rheder des anderen Schiffs haftbar wären.

Ein Mitglied hielt dafür, daß man, um nicht eine Impunität für größere Schiffe zu begründen, in dem in Rede stehenden Falle den durch den Zusammenstoß verursachten Schaden von beiden Schiffen gemeinschaftlich tragen lassen müsse.

Schließlich wurde jedoch mit 10 gegen 1 Stimme beschlossen, daß der durch den Zusammenstoß verursachte Schaden, wenn beide Schiffsführer Schuld trügen, von jedem Betroffenen für sich zu tragen sei.

Für den Fall endlich, wenn die Ursache des Zusammenstoßes mit Verläßlichkeit nicht ermittelt werden kann, d. i. wenn weder ein Zufall, noch auch eine Schuld des einen oder des anderen Schiffers oder beider erwiesen vorliegt, wurde von einem Herrn Abgeordneten beantragt, zu bestimmen, daß der Gesammtschaden über beide Schiffe und deren Fracht, nach den Grundsätzen der großen Haverei zu vertheilen sei. Hiefür wurde angeführt: Die für die anderen drei Fälle als maßgebend anerkannten allgemeinen Rechtsprinzipien könnten dieser Bestimmung nicht im Wege stehen, denn reine Rechtsgrundsätze ließen sich überhaupt nur auf feststehende facta

anwenden, — ein Erforderniß, welches für die früheren Fälle zutreffe, — hier aber herrsche Ungewißheit über das factum selbst und man könne eine solche Eventualität nur durch Aufstellung einer auf Billigkeit beruhenden Durchschnittsvorschrift normiren, wofür ein dringendes praktisches Bedürfniß vorliege. Auch die Prozeßordnung der verschiedenen Länder könne kein ernstes Hinderniß bieten, denn überall werde es dem Schiffer, der auf Grundlage seiner Verklarung auf Ersatz seines vollen Schadens klage, gestattet sein, das eventuelle Petitum auf Vertheilung des Schadens zu stellen, falls der Richter zwar erkennen sollte, daß ein Zufall nicht vorliege, über die Schuld des Einzelnen aber zu keiner vollen Ueberzeugung gelangen könne. Die hohe praktische Bedeutung des Antrags aber sei unzweifelhaft. Zu Gunsten desselben spreche nicht nur der Umstand, daß eine solche Bestimmung abgesehen von den noch weiter gehenden deutschen Seegesetzen in dem französischen Rechte beibehalten sei und in den neuesten englischen Entscheidungen sich wieder finde, sondern mehr noch die Erwägung, daß gerade in den meisten Fällen das Vorhandensein einer Schuld mit Gewißheit feststehe, dennoch aber der Beweis dieser Schuld zu Lasten des einen oder des anderen Schiffers, wegen der sich gegenüberstehenden widersprechenden Verklarungen, nicht zu erbringen sei. — Nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen müßte hier allerdings jeder seinen Schaden tragen. Allein in der Regel sei dies gerade die härteste und unbilligste aller Entscheidungen, indem sie den größten Theil des Gesammtschadens dem kleinen und schwachen, also dem ungefährlicheren Schiffe, das ja beim Zusammenstoß weitaus den bedeutendsten Schaden leide, zu tragen auferlege, während sie das größere und stärkere, also gefährlichere, aber am wenigsten gefährdete Fahrzeug vom Ersatze beinahe frei ausgehen lasse. Es wäre dies ein Freibrief für die starken und mächtigen, und namentlich für die eisernen Dampfboote ein Mittel, dem Uebermuthe und der Präpotenz bei allen gefährlichen Begegnungen eine beinahe ausnahmslose Impunität zu sichern. Diese Gefahr könne, besonders mit Rücksicht auf die stets zunehmende Frequenz der Dampfschiffe, gar nicht überschätzt werden. Nur die beantragte Bestimmung könne diesem Mißbrauche gründlich vorbeugen, denn wisse erst der Mächtigere, daß er den verursachten Schaden auch dann verhältnißmäßig mittragen müsse, wenn er selbst unversehrt aus dem Zusammenstoß hervorgehe, so werde er im eigenen Interesse jene Aufmerksamkeit und Vorsicht zur Vermeidung des Unfalls anwenden, die er sonst, im Bewußtsein der eigenen faktischen Straflosigkeit, nun und nimmermehr angewendet haben würde.

Es wurde jedoch hiegegen eingewendet: Etwas Aehnliches, wie der eben besprochene Antrag bezwecke, entspreche allerdings sowohl dem fran-

zösischen als dem bisher in Deutschland geltenden Rechte. Die Uebereinstimmung mit dem letzteren könne jedoch nicht entscheiden, weil es auch den durch Zufall herbeigeführten Zusammenstoß in gleicher Weise behandle. Aber auch das französische Recht, womit im Falle der Annahme des Antrags das deutsche Gesetz übereinstimmen würde, enthalte in der fraglichen Bestimmung nur die Sanktionirung des mittelalterlichen Rechts für einen einzelnen, übrigens keineswegs seltenen Fall. Gegen diese Bestimmung stritten alle die Gründe, welche für die Abschaffung des mittelalterlichen Rechts und für das Zurückgehen auf die allgemeinen Rechtsgrundsätze sich anführen ließen. Die letzteren für den betreffenden Fall zu verlassen, würde nur gerechtfertigt sein, wenn ein dringendes praktisches Bedürfniß dafür vorliege. Ein solches Bedürfniß könne aber nach dem Urtheile vieler Sachverständigen nicht anerkannt und es könne nicht zugegeben werden, daß die Vorschrift nöthig sei, um die Führer der größeren Schiffe zur Aufmerksamkeit und Vorsicht zu bestimmen. Die desfallsige Besorgniß sei um so ungegründeter, als erfahrungsmäßig bei Collisionen das größere Schiff keineswegs den geringeren oder gar keinen Schaden leide. Hinzutrete, daß nach den Gesetzen einiger Länder jedes Schiff den Schaden, den es genommen, so lange für sich allein tragen müsse, bis ein Verschulden des einen Schiffsführers nachgewiesen worden sei, es würden also, wenn dem in Rede stehenden Antrage stattgegeben werden sollte, die fremden Schiffe in Collisionsfällen voraussichtlich den deutschen Schiffen nach deutschen Häfen folgen, sobald eine Vertheilung des Schadens vortheilhaft für sie erscheine, im anderen Falle aber die deutschen Häfen vermeiden; in fremden Häfen würden die deutschen Schiffe eine ähnliche Ausgleichung des Schadens zu erlangen niemals im Stande sein. Dieses gelte namentlich von dem englischen Rechte, welches keineswegs den beantragten Grundsatz adoptirt habe, und ebenso von dem in den Vereinigten Staaten geltenden Rechte, also von dem der bedeutendsten Handelsnationen, mit deren Schiffen viele deutsche Schiffe am Meisten in Berührung kämen, so daß gerade ihnen gegenüber die größte Ungleichheit zum Nachtheile der deutschen Schiffe durch Annahme des fraglichen Grundsatzes entstehen, beziehungsweise perpetuirt würde.

Bei der Abstimmung wurde der eben besprochene Antrag mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt, somit beschlossen, daß der Fall, wenn nicht zu ermitteln, ob Zufall oder Verschulden der Grund des Zusammenstoßes gewesen, gleich dem zu beurtheilen sei, wenn der Zusammenstoß durch Zufall veranlaßt worden. Dabei wurde allgemein anerkannt, daß sich die eben angenommenen Bestimmungen nur auf die Beschädigungen der Schiffe,

aber nicht auf die Beschädigung der Ladung beziehen sollten, die Frage, welche Ansprüche die Ladungsinteressenten hätten, vielmehr hier offen zu lassen sei, um nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen beurtheilt zu werden.

Art. 591,

welcher nach der Absicht des Entwurfs hauptsächlich gegen diejenigen Gesetze gerichtet sein sollte, die andere Folgen eintreten lassen, je nachdem ein Schiff bei dem Zusammenstoß in der Fahrt begriffen oder befestigt gewesen, wurde nach kurzer Berathung angenommen.

CCCXXVII. Sitzung.

Hamburg, am 18. April 1859.

In heutiger Sitzung, an welcher der Herr Abgeordnete Dr. Asher Theil zu nehmen verhindert war, wurde unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule zur Berathung des

Art. 592

übergegangen und zum ersten Absatze die Streichung beantragt. Zur Unterstützung dieses Antrags wurde bemerkt: Die Bestimmung dieses Absatzes sei von keinem großen praktischen Interesse, da sie nur eine vereinzelte Präsumtion statuire, und außerdem nicht, wie in anderen Gesetzgebungen, noch weitere Vermuthungen aufgestellt werden sollten. Aber abgesehen hievon, sei die in Vorschlag gebrachte Präsumtion faktisch nicht begründet. In vielen Fällen sei das ankernde Schiff weit eher in der Lage, einem Zusammenstoß vorzubeugen, als das in der Fahrt begriffene, welches seinen Lauf nach Willkühr zu richten nicht immer im Stande sei. Auch könne man keineswegs annehmen, daß das in der Fahrt begriffene Schiff regelmäßig in der Lage sei, auszuweichen und seinen Curs so zu nehmen, daß es nicht auf das ankernde stoße; denn ankernde Schiffe hätten nicht immer einen festen

Standpunkt, der eine sichere Wahl des Curses ermögliche, sondern bewegten sich, namentlich auf der Rhede, oft in einem ziemlich großen Umkreis um den Anker. Die über Art. 592 vernommenen Sachverständigen hätten sich deshalb an mehreren Orten gegen dessen Aufnahme in das Gesetz ausgesprochen. Die Aufnahme solcher Präsumtionen sei auch deshalb äußerst bedenklich, weil eigentliche Beweisführungen über die fraglichen Vorgänge nur selten möglich seien. Denn wenn in einem konkreten Falle ermittelt werden solle, wen bei einem Zusammenstoße die Schuld treffe, werde an und für sich kaum ein anderes Mittel vorhanden sein, um über den Verlauf der Sache Aufklärung zu erhalten, als die Verklarungen der beiden Schiffer. Erfahrungsmäßig ständen diese aber in der Regel mit einander im Widerspruch, da Schiffer und Mannschaft eines jeden Schiffs meistens glaubten, ihre Schuldigkeit gethan zu haben, und dem entsprechend die Verklarung ablegten. Dazu komme, daß es häufig sich nur um ein Geringes handle, um welches das ankernde Schiff mehr nach der einen oder der andern Richtung gelegen habe. Die Aufstellung einer Präsumtion habe auch das Bedenken, daß sie die Führer ankernder Schiffe sorgloser mache. Endlich könne jedenfalls die vorgeschlagene Präsumtion allein nicht genügen. Wenn man auf die Sache überhaupt eingehen wolle, werde man noch weitere Bestimmungen darüber aufnehmen müssen, ob und wieweit das befestigte Schiff Anspruch auf Entschädigung habe, wenn es, um dem Zusammenstoße vorzubeugen, ein Opfer bringen, den Anker verlassen mußte u. dgl. Von Aufnahme des Abs. 1 könne man um so unbedenklicher Umgang nehmen, als der Umstand, daß ein Schiff in der Fahrt, das andere befestigt war, voraussichtlich auch ohne gesetzliche Bestimmung, vor jedem Gerichte eine angemessene Beachtung als Beweismoment finden werde. Die Bestimmung des Abs. 1 müsse äußerstenfalls in mehrfachen Beziehungen eine Beschränkung erleiden. Nach seiner jetzigen Fassung würde die Präsumtion zum Nachtheile des in der Fahrt begriffenen Schiffes selbst da eintreten müssen, wo eine große Unbilligkeit darin läge; so z. B. wenn ein Schiff auf der Rhede geankert habe, und das ankommende Schiff gar nicht wissen könne, ob es daselbst andere Schiffe treffe oder nicht, und das ankernde Fahrzeug von dem ankommenden Schiffe aus wegen nächtlicher Dunkelheit und des Mangels der nöthigen Lichtsignale oder wegen Nebels u. dgl. nicht von Weitem gesehen werden konnte, oder wenn das ankernde Schiff mitten im Fahrwasser liege u. dgl. Man möge nicht einwenden, daß da, wo solche Umstände vorhanden seien, die gesetzliche Vermuthung durch Gegenbeweisführung außer Kraft gesetzt erscheine, somit darin, daß solche Verhältnisse vorkommen könnten, kein stichhaltiger Grund gegen den Entwurf

liege. Denn durch den Nachweis der erwähnten Umstände werde die fragliche Präsumtion keineswegs entkräftet, sondern höchstens so viel nachgewiesen, daß das befestigte Schiff sich gleichfalls in Verschulden befunden habe. Es würde alsdann ein jedes Schiff seinen Schaden zu tragen haben, während im Grunde vielleicht das in der Fahrt begriffene Schiff ganz außer Verschulden sei und vollen Schadensersatz zu fordern berechtigt sein sollte. Es werde deshalb eventuell beantragt, den Absatz 1 auf den Fall zu beschränken, daß ein „an einem geeigneten Orte außerhalb des Fahrwassers" vor Anker liegendes Schiff, „das alle üblichen Vorsichtsmaßregeln beobachtet habe", durch ein in der Fahrt begriffenes Schiff angefahren worden sei.

Zur Unterstützung des Entwurfs wurde hervorgehoben: Der mit den Gesetzen vieler Länder in Einklang stehende Inhalt des Art. 592 Abs. 1 liege so sehr in der Natur der Sache, daß man kein gegründetes Bedenken gegen dessen Aufnahme in das Gesetz erheben könne. Wenn ein in der Fahrt befindliches Schiff mit einem befestigten zusammenstoße, so müsse schon nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen bis zum Nachweis des Gegentheils vermuthet werden, daß ein Versehen des Führers des ersten Schiffs den Zusammenstoß verursacht habe. Es folge dies aus der Verpflichtung des Führers eines in der Fahrt befindlichen Schiffs, dasselbe, wozu er in der Regel im Stande sei, so zu leiten, daß er die Stelle nicht berühre, welche ein anderes Schiff bereits eingenommen habe. Von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet, könne man die Vorschrift schon als eine selbstverständliche bezeichnen. Demungeachtet sei es zweckmäßig, sie auszusprechen, weil in dieser Lehre die allgemeinen Rechtsgrundsätze bisher nur in beschränktem Maße gegolten hätten und zu besorgen sei, daß die Anwendbarkeit derselben gerade bei der vorliegenden Frage mitunter übersehen werden möge. Aber auch abgesehen hievon erscheine die Vorschrift aus praktischen Gründen gerechtfertigt. Erfahrungsgemäß trage in Fällen der vorliegenden Art der Führer des in der Fahrt befindlichen Schiffs fast immer die Schuld. Wenn das Gesetz eine Präsumtion für die letztere ausspreche, so schließe es also nur der Erfahrung sich an, und sei um desto gerechtfertigter, je schwieriger der Beweis eines positiven Verschuldens sich führen lasse. Die Vorschrift gehe über die Aufstellung einer einfachen, durch Gegenbeweis zu entkräftenden Präsumtion nicht hinaus. Dies genüge zur Beseitigung jeder Unbilligkeit und Härte namentlich in den von der anderen Seite angeführten Fällen. Die Vorschrift wolle auch nicht besagen, daß im Falle der Nichtwiderlegung der Vermuthung unbedingt der Scha-

den zu ersetzen sei, sondern lasse den weiteren Beweis zu, daß ein Mitverschulden des Führers des anderen Schiffs vorliege und aus diesem Grunde die Verpflichtung zum Ersatz des Schadens wegfalle. Um dies geeignet auszudrücken, werde anheimgegeben, statt: „so wird vermuthet — — — verschuldet ist" zu setzen: „so wird vermuthet, daß ihm ein Verschulden in Bezug auf den Zusammenstoß zur Last falle".

Bei der Abstimmung wurde mit 6 gegen 4 Stimmen entschieden, daß das Schiff an einem geeigneten Orte vor Anker gelegen haben müsse, wenn die Präsumtion des Abs. 1 statthaben solle; durch die entscheidende Stimme des Herrn Präsidenten wurde hierauf beschlossen, daß das Schiff außerhalb des Fahrwassers vor Anker gelegen und außerdem alle üblichen Vorsichtsmaßregeln beobachtet gehabt haben müsse; auf dieselbe Weise wurde entschieden, daß der Schluß des Abs. 1 dahin zu fassen sei: „so wird vermuthet, daß ihm ein Verschulden in Bezug auf den Zusammenstoß zur Last falle". Schließlich wurde jedoch die Streichung des ersten Absatzes mit 7 gegen 3 Stimmen genehmigt.

. Zum zweiten Absatze wurde die Streichung gleichfalls beantragt, da die vereinzelte Präsumtion dieses Absatzes ohne erhebliches praktisches Interesse sei, auch keine andere Gesetzgebung außer der holländischen eine ähnliche Bestimmung enthalte. Dieser Antrag wurde jedoch durch die entscheidende Stimme des Herrn Präsidenten abgelehnt. Zu

Art. 593

wurde die Streichung beantragt, da nicht abzusehen sei, weshalb der Rheder im Falle dieses Artikels von aller Haftbarkeit frei sein sollte. Wenn der Schiffer kraft staatlicher Anordnung oder aus Vorsicht einen Lootsen an Bord genommen und diesem die Leitung des Schiffes übertragen habe, so erscheine der Lootse als der gesetzliche Vertreter des Schiffers und somit auch des Rheders, und zwar nicht etwa als ein aufgedrungener, sondern als ein gewollter Vertreter des Letzteren, da dieser im Voraus wisse, daß der Schiffer da und dort in die Lage komme, einen Lootsen an Bord nehmen zu müssen, und dessenungeachtet das Unternehmen wolle. Wenn der Rheder für den durch den Schiffer und die Mannschaft veranlaßten Zusammenstoß haften solle, müsse er folgerichtig auch für den durch den Lootsen verschuldeten Zusammenstoß mit Schiff und Fracht einstehen. Die Annahme des Artikels würde für die Mehrzahl von Collisionsfällen einer Aufhebung der Haftung des Schiffs und der Fracht für den durch den Zusammenstoß veranlaßten Schaden gleichkommen. Die Sachverständigen

mehrerer Seeplätze hätten sich deshalb gegen Art. 593 ausgesprochen. Eventuell scheine die Annahme des Artikels nicht anders, als nach vorgängiger Fixirung des Verhältnisses des Schiffers zum Lootsen und ihrer beiderseitigen Obliegenheiten möglich zu sein.

Einige von den Herren Abgeordneten waren der Ansicht, daß Art. 593 schon deshalb hinwegfallen müsse, weil dessen Inhalt sich nach Art. 589 von selbst verstehe, und führten hiefür an: Sowohl auf Grund des eben genannten Artikels als der zu Art. 407 des preuß. Entwurfs gefaßten Beschlüsse solle der Rheder, abgesehen vom Verschulden der Schiffsmannschaft, nur für das Verschulden des Schiffers haften, worunter man den als solchen vom Rheder bestellten Schiffsführer, so wie jeden ordnungsmäßigen Vertreter desselben, somit einen solchen zu verstehen habe, dessen Obliegenheiten sich aus einem Mandate des Rheders direkt oder indirekt ableiten ließen. Dahin gehöre der Lootse nicht, am allerwenigsten aber der Zwangslootse; es bedürfe somit des Art. 593 gar nicht, weil es an jeder allgemeinen Bestimmung darüber fehle, daß der Rheder für die Handlungen des Lootsen einzustehen habe.

Von anderen Seiten wurde die Beibehaltung des Art. 593 wenigstens für den Fall, daß ein Zwangslootse den Zusammenstoß veranlaßte, befürwortet, und hiefür unter Bezugnahme auf die bei der Berathung des Art. 407 des preuß. Entwurfs und die S. 1783 und 2031 der Protokolle angeführten Gründe noch geltend gemacht: Ein in Folge obrigkeitlicher Anordnungen an Bord genommener Lootse erscheine nach den in den meisten Ländern bestehenden Einrichtungen, wonach derselbe das Commando auf dem Schiffe übernehme, in nautischer Beziehung während seiner Dienstleistung als der wirkliche Vertreter des Schiffers, der Rheder habe somit auch an und für sich auf Grund des Art. 589 für dessen Verschulden einzustehen, wenigstens sei eine solche Schlußfolgerung sehr naheliegend und somit die Bestimmung des Art. 593 keineswegs selbstverständlich oder überflüssig. Diese Bestimmung entspreche aber auch, vorausgesetzt, daß der Schiffer seinen Obliegenheiten genügt habe, deren Umfang vom Richter nach den Verhältnissen des einzelnen Falls zu bemessen sei, den Anforderungen der Billigkeit. Es würde als eine ungerechtfertigte Härte gegen den Rheder erscheinen, wenn er für die Versehen einer Person haften sollte, deren Aufnahme oder Nichtaufnahme und deren Wahl nicht in der Willkühr seines Vertreters gestanden, sondern wozu eine höhere Macht denselben gezwungen habe. Eine ähnliche Bestimmung wie die des Art. 593 sei auch in der neuesten englischen Schifffahrtsakte enthalten.

Es wurde jedoch hiegegen erinnert, daß in der betreffenden Bestimmung der englischen Schifffahrtsakte nicht die ganze Haftbarkeit des Rheders, sondern nur seine persönliche Verpflichtung ausgeschlossen sei, daß man es aber auch nicht zu leicht mit der Aufhebung der Haftbarkeit des Rheders für die Versehen eines Zwangslootsen nehmen dürfe, da der obrigkeitliche Zwang meistens nur auf Annahme und Bezahlung des Lootsengeldes, aber nicht darauf gehe, daß dem Lootsen die Leitung des Schiffs wirklich überlassen werde.

Bei der Abstimmung, wobei sich ein Mitglied seiner Stimme enthielt, weil ihm nicht genügend aufgeklärt schien, was nach der Absicht der Versammlung in Art. 593 unter dem „Schiffsführer" in Art. 589 zu verstehen und namentlich, ob dahin der Lootse zu rechnen sei, wurde mit 7 gegen 2 Stimmen beschlossen, den Art. 593 auf den Fall zu beschränken, daß der Zusammenstoß durch einen Zwangslootsen veranlaßt worden; die Streichung des Artikels wurde mit demselben Stimmenverhältnisse abgelehnt, und anerkannt, daß das Citat des Art. 418 wegen Streichung desselben hinwegzufallen habe. Zu

Art. 594

wurde die Streichung gleichfalls beantragt, weil der Inhalt desselben praktisch äußerst bedenklich erscheine. Namentlich wurde geltend gemacht: Die Bestimmung des ersten Absatzes allein sei, wenn nicht die in Abs. 2 vorgeschriebene Verständigung des Gegentheils hinzukomme, ohne Nutzen. Die Bestimmung des Abs. 2 aber sei in sehr vielen Fällen ganz unausführbar, und enthalte eine große, und meist noch dazu nutzlose Belästigung der Gerichte, da in den Fällen, in welchen dem Richter die Benachrichtigung der anderen Partei möglich sei, diese in der Regel auch ohne die Benachrichtigung von Seiten des Gerichts durch die öffentlichen Blätter u. dgl. von dem ihr drohenden Ersatzanspruche sofort Kunde erhalte. Gegen ungebührliche Verspätungen solcher Ansprüche biete die Festsetzung einer kurzen Verjährungsfrist ein geeigneteres Auskunftsmittel.

Für die Beibehaltung des Artikels wurde geltend gemacht: Eine ähnliche Bestimmung sei auch im französischen Rechte und im allgemeinen preuß. Landrechte enthalten und schon deshalb unentbehrlich, weil man der anderen Partei, welche mitunter keine Kenntniß von dem ihr drohenden Anspruch habe, die Möglichkeit lassen müsse, sich mit den nöthigen Beweismitteln zu versehen, vor Entlassung der Mannschaft Verklarung zu belegen u. dgl. Die Vortheile, die aus einer solchen Bestimmung entsprängen, seien größer, als die daraus erwachsende Belästigung der Ge-

richte. Von selbst verstehe es sich endlich, daß, wenn die Benachrichtigung nicht möglich sei, dem Richter auch nicht die Verpflichtung obliege, dieselbe zu bewirken.

Schließlich wurde mit 6 gegen 4 Stimmen die Streichung des Artikels genehmigt.

Hierauf wurde zur Berathung der im Eingange der vorigen Sitzung vorbehaltenen Frage übergegangen, ob diejenigen Güter, welche in einem Falle der großen Haverei geopfert, aber später gerettet worden, zur großen Haverei beizutragen schuldig seien. Von Seiten des Herrn Referenten wurde hiezu der Antrag gestellt, folgende Bestimmung aufzunehmen:

a. „Sind Güter geworfen und später geborgen, so tragen dieselben zur „großen Haverei, welche den Wurf veranlaßte, und zu den nachfolgenden großen Havereien nicht bei, wenn der Eigenthümer auf jede „Vergütung verzichtet."

Zur Motivirung dieses Vorschlags wurde bemerkt: Die vorliegende Frage lasse eine verschiedene Beurtheilung zu. Man könne davon ausgehen, die Güter seien durch den Wurf derelinquirt und wenn sie später wieder zum Vorschein kämen, als herrenloses Gut anzusehen. Diese Auffassung führe dahin, die Gemeinschaft in allen Fällen zur Zahlung der Vergütung für verpflichtet, die letztere aber für beitragspflichtig zu halten. Der Wurf lasse sich aber nach der gewöhnlichen Ansicht als Dereliktion nicht auffassen. Schließe man dieser, ohne Zweifel gerechtfertigten Ansicht sich an, so sei wieder ein doppelter Gesichtspunkt möglich. Man könne annehmen, die Güter seien durch den Wurf dem bisherigen Eigenthümer dergestalt entzogen, daß die Gemeinschaft, welche die Vergütung dafür zu zahlen habe, an seine Stelle getreten sei. Hieraus folge, daß die Güter, wenn sie geborgen würden, der Gemeinschaft gehörten und wenn diese sie dem früheren Eigenthümer an Stelle der Vergütung belasse, so sei es doch immer die letztere, welche gewährt werde und von der daher auch beizutragen sei. Man könne aber auch, wie anscheinend das holländische Recht, unterstellen, nicht die Gemeinschaft habe die Güter erworben, diese seien vielmehr dem bisherigen Eigenthümer verblieben, und die Gemeinschaft habe sich nur verpflichtet, Ersatz zu leisten, wenn die Güter nicht wieder zum Vorschein kämen. Hieraus ergebe sich, daß der Eigenthümer, wenn er keine Vergütung verlange, auch nicht beizutragen habe, daß er aber beitragen müsse, wenn er eine Vergütung, die stets dem Beitrage unterworfen sei, in Anspruch nehme. Diese Auffassung scheine auch am meisten sachgemäß zu sein. Es verstehe sich aber von selbst, daß der Eigenthümer nicht theilweise auf Ersatz der Güter verzichten, theilweise den Anspruch geltend machen, und

vielleicht die guten Waaren zurückbehalten, die schlechten aber der Gemeinschaft überlassen dürfe, sondern für alle geretteten Güter zugleich zu der einen oder anderen Maßregel sich entschließen müsse.

Ein Mitglied hielt dafür, daß sich die Bestimmung unter a von selbst verstehe, da nach den bisherigen Beschlüssen der Versammlung nur die Ersatzforderung für die geopferten Güter, nicht aber diese selbst beitragspflichtig seien, da Forderungen Niemand aufgedrungen werden könnten, der Ersatzberechtigte also auf seine Forderung zu verzichten befugt sei und mit der Forderung selbst auch die darauf ruhenden Beiträge hinwegfallen müßten.

Ein Mitglied endlich war der Ansicht, daß die der Debatte unterstellte Frage unbedingt zu bejahen, die Beitragspflicht der geworfenen Güter also anzuerkennen sei.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag, der zuletzt erwähnten Auffassung Folge zu geben, mit 8 gegen 2 Stimmen abgelehnt, der Antrag unter a vorbehaltlich der Abstimmung über Streichung desselben mit 7 gegen 3 Stimmen angenommen und die Streichung dieser Bestimmung mit 8 gegen 2 Stimmen abgelehnt.

Hierauf wurden die Protokolle der CCCXVIII. Sitzung vom 2. April, der CCCXIX. Sitzung vom 4. April, der CCCXX. Sitzung vom 5. April, der CCCXXI. Sitzung vom 7. April und der CCCXXII. Sitzung vom 9. April 1859 verlesen und genehmigt.

CCCXXVIII. Sitzung.

Hamburg, am 19. April 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute die Redaktion der in der 322. bis 327. Sitzung gefaßten Beschlüsse festgestellt.

CCCXXIX. Sitzung.

Hamburg, am 28. April 1859.

In heutiger Sitzung, an welcher die Herren Commerzienrath Rahm, Professor Dr. von Hahn, Obergerichtsrath Dr. Trieps, Syndikus Dr. Mann und Senator Weinhagen keinen Antheil nahmen, wurden unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule zunächst mehrere Bestimmungen des Titels von der An- und Uebersegelung einer wiederholten Berathung unterzogen und insbesondere zu

Art. 589

des preuß. Entwurfs bemerkt: Sowohl in der Fassung des preuß. Entwurfs, als in der Redaktion, welche in Folge der früheren Berathung dieses Artikels von der Versammlung genehmigt worden, sei der Rheder nur für die in Folge eines Verschuldens des Schiffers eingetretenen Collisionen verantwortlich erklärt. Der durch Verschulden eines Schiffsmanns entstandenen Collisionen sei dagegen keine Erwähnung geschehen, obschon die Versammlung beabsichtigt habe, daß der Rheder auch hiefür einstehen solle, wenn der Schiffsmann sich das Verschulden bei Ausübung seiner Dienstverrichtungen beigehen ließ, da die Meinung der Versammlung dahin ging, daß es rücksichtlich der Ansprüche aus Uebersegelungen im Wesentlichen bei den Grundsätzen des allgemeinen bürgerlichen Rechtes zu belassen, somit derjenige, welcher den Zusammenstoß veranlaßte, für den dadurch herbeigeführten Schaden zu haften schuldig sei und der Rheder für die Verschulden des Schiffers und der Mannschaft auf Grund der allgemeinen Bestimmung des Art. 407 des preuß. Entwurfs in seiner jetzigen Fassung auch rücksichtlich der Uebersegelung 2c. 2c. einzustehen habe. Da nun manche Gesetzgebungen bestimmt hätten, daß der durch die Collision von Schiffen entstandene Schaden immer gemeinschaftlich und ausnahmsweise nur dann von einem Schiffe allein zu tragen sei, wenn der Führer desselben den Zusammenstoß verschuldet habe, demzufolge die Vertheilung des Schadens über beide Schiffe selbst dann eintreten müsse, wenn ein Schiffsmann den Zusammenstoß herbeiführte, könne die jetzige Fassung des Artikels dahin mißverstanden werden, als solle auch nach dem gemeinschaftlichen Seerechte der Rheder nur dann mit Schiff und Fracht für den durch den Zusammenstoß verursachten Schaden haften, wenn letzterer durch den Schiffer

verschuldet sei. Es werde deshalb beantragt, im Art. 589 der Schiffsmannschaft ausdrücklich Erwähnung zu thun.

Diesem Vorschlag trat die Versammlung nach kurzer Berathung mit Stimmeneinhelligkeit bei. Auf die Bemerkung eines Herrn Abgeordneten, es müsse ausdrücklich hervorgehoben werden, daß der Rheder nur dann zu haften habe, wenn der Schiffer oder Schiffsmann das betreffende Verschulden bei Ausübung ihrer Dienstverrichtungen begangen hätten, ward entgegnet, es verstehe sich diese Beschränkung auf Grund der allgemeinen Bestimmung des Art. 407 des preuß. Entwurfs von selbst.

In Folge dieser Beschlußfassung, und da man auch darüber allseitig einverstanden war, daß der Fall eines beiderseitigen Verschuldens nicht blos dann anzunehmen sei, wenn die Führer beider Schiffe in Verschulden gewesen, sondern auch dann, wenn auf dem einen oder anderen Schiffe oder auf beiden Schiffen das Verschulden eines Schiffsmanns Anlaß zum Zusammenstoß gab, ward auch in

Art. 590

neben dem Schiffer des Schiffsmanns Erwähnung zu thun beschlossen.

Von einigen Seiten wurde hierauf wiederholt der Antrag gestellt, für den Fall, daß nicht zu ermitteln sei, ob Zufall oder Verschulden und wessen Verschulden der Grund der Collision gewesen, auszusprechen, daß der Schaden über beide Schiffe vertheilt werden müsse; die Erledigung dieses Antrags wurde jedoch vorerst vertagt.

Für den

Art. 593

des preuß. Entwurfs war in der vorigen Sitzung folgende Fassung angenommen worden:

a. „Wenn sich das Schiff unter der Führung eines Zwangslootsen be„funden und der Schiffer die ihm obliegenden Pflichten erfüllt hat, „so sind der Schiffer und der Rheder des Schiffs von der Verant„wortung für den durch den Zusammenstoß dem anderen Schiffe und „dessen Ladung zugefügten Schaden frei."

Zu Gunsten dieser Fassung wurde auf erhobene Beanstandung bemerkt: Die Bestimmung dieses Artikels sei auf den dem anderen Schiff und dessen Ladung zugefügten Schaden beschränkt und nicht allgemeiner gehalten worden, um die Frage offen zu lassen, welche Rechte die Ladungsbetheiligten im Falle eines durch den Zwangslootsen verschuldeten Zusammenstoßes gegen ihren Verfrachter wegen des der Ladung verursachten Schadens haben sollten, ob namentlich der Verfrachter für solche Schäden auf Grund

seiner Verbindlichkeiten aus dem receptum aufzukommen habe, oder nicht. Dieses Verfahren habe auch erhebliche Gründe für sich. Nach den betreffenden Beschlüssen der Versammlung zum Titel vom Frachtgeschäfte habe der Verfrachter für alle Beschädigungen der ihm übergebenen Güter während der Reise einzustehen, sofern er nicht beweisen könne, daß sie durch vis major veranlaßt seien. Nun würde zwar an und für sich nichts im Wege stehen, anzunehmen, daß vis major vorhanden sei, wenn die Staatsgewalt den Schiffer zwinge, einen Lootsen an Bord zu nehmen; dagegen lasse sich nicht behaupten, daß es ebenfalls auf höherer Gewalt beruhe, wenn ein solcher Lootse den Zusammenstoß verschulde, daß somit der Rheder den Schaden, welcher durch diesen Zusammenstoß der in seinem Schiffe befindlichen Ladung zugefügt worden sei, nicht zu ersetzen brauche. Eine solche Auffassung sei um so weniger gerechtfertiget, als die Versammlung bei wiederholten Berathungen der in Art. 418 des preuß. Entwurfs angeregten Frage stets davon ausgegangen sei, daß der Schiffer auch dann noch nicht von aller Verantwortlichkeit für die Leitung des Schiffs frei sei, wenn er einen Zwangslootsen an Bord genommen und diesem die Führung des Schiffs übergeben habe. Selbst wenn man annehmen wollte, der Schiffer habe alle ihm hiernach noch obliegenden Pflichten, deren Festsetzung im Gesetze man für unthunlich gehalten und deshalb der richterlichen Beurtheilung im einzelnen Fall anheim gegeben habe, vollständig erfüllt und der Zwangslootse den Zusammenstoß dennoch schuldhaft herbeigeführt, sei es bedenklich auszusprechen, daß der Verfrachter von der Verantwortung frei sei, denn der Nachweis dieser vollständigen Pflichterfüllung stelle die Unvermeidlichkeit des Schadens keineswegs bereits fest, der z. B. vielleicht nicht eingetreten wäre, wenn der Schiffer Vorkehrungen getroffen hätte, deren Verabsäumung als ein wirkliches Versehen ihm nicht angerechnet werden könne. Unter diesen Umständen und da der Richter auch ohne besondere Bestimmung annehmen werde, das der Schaden durch vis major veranlaßt sei, wenn der Schiffer durchaus nicht in der Lage gewesen, den Zwangslootsen an der Herbeiführung des Zusammenstoßes zu hindern, scheine es sich zu empfehlen, daß hier von einer Berührung der eben besprochenen Frage Umgang genommen werde. Man könne nicht einwenden, daß dieses Verfahren eine Inkonsequenz gegenüber dem übrigen Inhalte des Artikels enthalten würde, da die Verpflichtungen, welche der Rheder gegen die eigenen Ladungsbetheiligten habe, von Anfang an wesentlich verschieden seien von seinen Verpflichtungen gegen Dritte. Letzteren hafte er und der Schiffer an sich nur für aquilische Culpa und Dritten gegenüber könne daher von einer Verantwortlichkeit nur die Rede sein,

wenn erweislich ein Versehen begangen worden. Den eigenen Ladungsbetheiligten aber hafte der Rheder für die höchste Diligenz, und sogar in einem gewissen Umfange für den casus, weshalb der Nachweis, daß kein Versehen begangen sei, allein zu seiner Rechtfertigung noch nicht genüge. Sollte man aber, wie in der Debatte gleichfalls behauptet worden, der Ansicht sein, daß die Gerichte ohne ausdrückliche Bestimmung in dem Verschulden eines Zwangslootsen eine vis major nicht würden finden können, so spreche dies eher für, als gegen den Antrag unter a, damit der Verfrachter wegen der in Frage stehenden Beschädigungen seiner Ladung nicht von jeder Verantwortlichkeit frei erklärt werde, worin nach jener Ansicht eine wesentliche Aenderung der Bestimmungen über das receptum liegen würde, zu welcher der übrige Inhalt des Art. 593 bei der oben angedeuteten Verschiedenheit der Verpflichtungen des Rheders gegen die Ladungsinteressenten und gegen Dritte keinen genügenden Anlaß biete. Die Bestimmung des Art. 593 könne endlich zur Entscheidung der Frage, in wie fern der Rheder für den Schaden nicht aufzukommen habe, welchen ein Zwangslootse während der Führung des Schiffs verursache, jedenfalls nicht für genügend erachtet werden, da sie nur eine einzige Art von Beschädigung durch den Lootsen berühre, mithin nicht geeignet sei, den Art. 418 des preuß. Entwurfes völlig zu ersetzen.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde aber folgende Fassung des Artikels empfohlen:

b) „Wenn sich das Schiff — — — von der Verantwortung für den „Schaden frei, welcher durch den vom Lootsen verschuldeten Zusam„menstoß entstanden ist."

Zur Rechtfertigung dieses Vorschlags wurde von dem Herrn Antragsteller und anderen ihm beitretenden Mitgliedern vorgebracht: Die Bestimmung des Art. 593, soweit sie das Verhältniß des Rheders zum Eigenthümer des anderen Schiffs und dessen Ladungsinteressenten betreffe, beruhe auf der Ansicht, daß der Zusammenstoß, den ein Zwangslootse veranlaßte, als durch vis major veranlaßt anzusehen sei. Es erscheine nun als eine nicht gerechtfertigte Inkonsequenz, wenn man nicht annehmen wollte, daß auch für das Verhältniß des Rheders zu seinen eigenen Ladungsbetheiligten vis major vorhanden und folglich die Haftung aus dem receptum aufgehoben sei. Die Verschiedenheit der Verpflichtungen, welche der Rheder gegen seine Ablader und gegen Dritte habe, sei kein genügender Grund zur Rechtfertigung dieser Inkonsequenz, sondern höchstens ein Grund dafür, die Frage, ob der Schiffer in Controlirung des Lootsen 2c. seinen Verpflichtungen genügt habe, gegenüber den eigenen Abladern strenger, als gegenüber dem

Rheder und den Ladungsinteressenten des anderen Schiffs zu beurtheilen. Durch den Antrag unter a werde übrigens die Frage, welchen Einfluß der Umstand, daß der Zusammenstoß durch einen Zwangslootsen verursacht sei, auf die Haftbarkeit des Verfrachters aus dem receptum gegenüber seinen Abladern habe, nicht offen gelassen, sondern in dem Sinne entschieden, daß der Verfrachter dieses Umstandes unerachtet für Beschädigungen der Ladung durch den Zusammenstoß zu haften habe. Zu diesem Resultate werde man einmal per argumentum e contrario aus der Fassung unter a gelangen, sodann dadurch, daß der Richter nicht befugt erscheine in dem Verschulden eines Zwangslootsen unter irgend welchen Umständen ohne besondere gesetzliche Bestimmung eine vis major zu erkennen, da kein unmittelbarer physischer Zwang von hoher Hand in der Mitte liege. Auch wenn man auf den Grund der Haftbarkeit des Rheders aus dem receptum sehe, fehle es an einem genügenden Grunde dafür, diese Haftbarkeit im Falle des Art. 593 fortbestehen zu lassen, denn die Erwägungen, auf denen die Einführung der strengen Haftbarkeit des Verfrachters aus dem receptum beruhe, träfen hier gar nicht zu. Wenn, wie dies wenigstens nach römischem Rechte keinem Zweifel unterliege, schon eine unrechtmäßige Gewalt (z. B. vis piratarum) die Haftbarkeit des Verfrachters aus dem receptum aufzuheben vermöge, so sei nicht abzusehen, weshalb nicht dieselbe Folge eintreten solle, wenn der Schiffer einer rechtmäßigen Gewalt sich fügte.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag unter b mit 7 gegen 1 Stimme angenommen.

Hierauf wurde zum

IX. Titel: „Von der Bergung"

übergegangen, wozu die in den Anlagen A und B beigedruckten Anträge eingebracht worden waren. Der Herr Referent, von dem der Antrag in der Anlage B herrührte, bemerkte zunächst zur Erläuterung Folgendes: Die meisten Seerechte enthielten über Bergen und Retten keine Vorschriften, und doch gehörten beide zu denjenigen Gegenständen, welche dem Seerechte eigenthümlich seien und besondere Rechtssätze erforderlich machten. Denn nach dem allgemeinen Seerechte und nach der bei allen seefahrenden Nationen geltenden Rechtsanschauung habe für Retten und Bergen der Retter und Berger auf Belohnung Anspruch. Dieser besondere Grundsatz des Seerechts mache mehrere spezielle Bestimmungen nothwendig; es müßten die Bedingungen seiner Anwendung festgesetzt, die Höhe der Belohnung bestimmt, der juristische Charakter der letzteren erklärt und das damit verbundene Vorrecht festgestellt werden u. dgl. Der Grund, warum dessenungeachtet die meisten Seerechte den Gegenstand übergingen, liege nur darin,

daß er durch spezielle Verordnungen geregelt sei. Dies erkläre sich daraus, daß sich die Gesetzgebung genöthigt sehe, Retten und Bergen noch nach einer anderen, als der privatrechtlichen Seite ins Auge zu fassen. Es sei eine große Anzahl polizeilicher Bestimmungen zur Verhütung von Unglück und zum Schutz des Seehandels, zur Sicherung der Rechte des Staates in Ansehung des herrenlosen Guts und zu dem Zwecke erforderlich, daß nicht das alte Strandrecht mit seinen verderblichen Folgen gegen das Gesetz fortbestehe. Man habe es deshalb bei Abfassung der neueren Seerechte meistens vorgezogen, alle auf das Bergen und Retten sich beziehenden Vorschriften in besonderen Berge- und Strandordnungen zusammen zu fassen, die nur wenig rein privatrechtliche Vorschriften enthielten. Eine Ausnahme hievon habe das allgemeine preuß. Landrecht in Theil II. Titel 15 §§ 81—87, so wie das holländische Recht Art. 545 u. f. gemacht und auch der preuß. Entwurf enthalte die wichtigsten privatrechtlichen Vorschriften über Bergen und Retten, ohne jedoch in Einzelnheiten sich einzulassen. Im Hinblick auf das so eben Erwähnte frage es sich nun, ob es nicht angemessen sei, den ganzen Gegenstand der Partikulargesetzgebung zu überlassen, da die polizeilichen und finanziellen Vorschriften doch nicht übereinstimmend geregelt werden könnten, diese Vorschriften aber wichtige seien, und auch mit den privatrechtlichen Normen in engster Verbindung ständen. Diese Frage scheine jedoch aus sehr erheblichen Gründen verneint werden zu müssen. Wenn es nämlich irgend einen Gegenstand gebe, bei dem ein gemeinschaftliches Recht wünschenswerth erscheine, so sei es der vorliegende. Denn jeder Staat sei dabei interessirt, daß in dem anderen hierüber gerechte und billige Gesetze herrschten, da die Schiffe des einen Staates oft an den Küsten des anderen Staates strandeten 2c. 2c. Nur das müsse man anerkennen, daß das gemeinsame Seerecht sich auf privatrechtliche Vorschriften beschränken und über Aufstellung leitender Grundsätze nicht hinausgehen dürfe. Hiedurch werde schon Bedeutendes erreicht. Das Detail möge den Partikulargesetzen überlassen bleiben, da seine Aufnahme in das allgemeine Seerecht unmöglich erscheine, weil es durch Oertlichkeiten, Staatsverfassung u. dgl. zu sehr bedingt sei. Der preuß. Entwurf habe jedoch aus einem doppelten Grunde durch eine besondere Vorlage ersetzt werden müssen. Einige Bestimmungen des Entwurfs schienen nämlich mit Rücksicht auf frühere Beschlüsse der Versammlung bedenklich, andere eigneten sich weniger für das allgemeine Seerecht, weil sie in das Gebiet der Polizei und des öffentlichen Rechts fielen. Dahin müsse Absatz 2 des Art. 595, die Wiedernahme eines vom Feinde genommenen Schiffs betreffend, gerechnet werden. Dieser Fall gehöre mehr dem öffentlichen Rechte an, und sei nur ein uneigentlicher

Fall der Bergung, auf den viele Vorschriften des Titels von der Bergung nicht paßten. Es scheine deshalb angemessen, die desfallsigen Bestimmungen den Gesetzen eines jeden Landes zu überlassen. Es leuchte auch ein, daß die desfallsigen Vorschriften keine allgemeinen sein könnten, zumal sogar jeder einzelne Staat Bedenken tragen müsse, die hier in Betracht kommenden Fragen ein für alle Mal zu fixiren, sondern alles beweglich bleiben müsse, um in jedem Kriege besonders geregelt zu werden. Ferner gehöre hieher Art. 597 des Entwurfs, der, an und für sich schon um deswillen bedenklich, weil der Schiffer zu weit von der Heimath ꝛc. ꝛc. entfernt sein könne, als daß er den Rheder oder die Ladungsinteressenten um ihre Zustimmung zu befragen vermöchte, durch die Beschlüsse der Versammlung über die Verpflichtung des Schiffers, vor Abschluß eines den Rheder oder die Ladungsinteressenten betreffenden Vertrags, wenn möglich, die Anweisung der Betheiligten einzuholen, zum großen Theile überflüssig geworden sei. Eben so wenig scheine Art. 599 Absatz 3 und vielleicht auch Absatz 2 des preuß. Entwurfs sich für das allgemeine deutsche Seerecht zu eignen, weil deren Inhalt theils polizeilicher theils prozessualer Natur sei, und mit den Vorschriften der Landesgesetze über den Fund ꝛc. ꝛc. in Zusammenhang stehe. Die Vorschrift des Art. 600 endlich gehöre dem öffentlichen Rechte an und eigne sich deshalb eben so wenig als die polizeiliche Bestimmung der Nr. 2 und vielleicht auch Nr. 3 des Art. 601 zur Aufnahme. Der andere Grund, weshalb eine neue Vorlage erforderlich erschien, liege in den Anträgen in der Anlage A. Diese Propositionen beruhten auf der Ansicht, daß zwischen Bergen und Retten schärfer, als im preuß. Entwurfe unterschieden werden müsse. Der preuß. Entwurf unterscheide zwar auch zwischen beiden, und es sei dies auch wegen des Lohns unvermeidlich, denn der Berger müsse einen größeren Lohn als der Helfer erhalten, weil bei dem Bergen der Verlust bereits eingetreten gewesen, das geborgene Gut in der Regel weniger werth sei als das gerettete und der Bergelohn, an Stelle des alten Strandrechts getreten, zugleich den Charakter des Fundlohns habe. Der Entwurf überlasse aber sowohl die Festsetzung des Bergelohns als des Hülfelohns dem Richter, ohne ein Maximum oder Minimum vorzuschreiben, und vertraue, daß er auch ohne besondere Hinweisung im Gesetze richtig unterscheiden werde. In ähnlicher Weise verführen die meisten Gesetzgebungen und namentlich auch das neueste englische Recht. Eine Ausnahme machten nur das holländische Recht und die hannoversche Strandordnung vom 24. Juni 1846. Beide schrieben vor, unter welchen Umständen Rettung und unter welchen Bergung vorliege und wie der Rettungs- und Bergelohn zu bestimmen sei. Es lasse sich nun nicht läugnen, daß

für einige Staaten ein Bedürfniß, in dieser Weise zu verfahren, vorhanden sei, wie sich schon daraus ergebe, daß das Oberappellationsgericht in Lübeck wiederholt darüber habe erkennen müssen, ob Rettung oder Bergung vorliege und wie es mit dem Lohn in dem einen und dem anderen Falle sich verhalte. Es scheine deshalb auch im gemeinschaftlichen Seerechte der eben besprochene Unterschied schärfer durchgeführt werden zu müssen. Endlich sei der Entwurf noch in einigen Beziehungen in der Anlage B ergänzt worden.

Hiernächst wurde auf Anregung eines Herrn Abgeordneten die Frage erörtert, ob und weshalb zwischen Rettung oder Hülfeleistung und Bergung zu unterscheiden sei und hiebei nach kurzer Berathung einstimmig anerkannt, daß diese Unterscheidung der Verschiedenheit des in dem einen und anderen Falle zu entrichtenden Lohnes wegen unvermeidlich sei, zumal diese Unterscheidung im allgemeinen Rechtsbewußtsein fest begründet erscheine und, falls dieselbe nicht statuirt würde, zum Nachtheile des Handels leicht auch für blose Hülfeleistungen hohe Belohnungen ähnlich dem Bergelohn nach Quoten ꝛc. zuerkannt werden könnten. Sodann wurde beschlossen, die Anlage B zur Grundlage der Diskussion zu nehmen und zu

Art. 1

Abs. 1 beantragt, von einer Definition der Rettung und Bergung im Gesetze Umgang zu nehmen, statt derselben nach dem Beispiele in § 2 und 3 der Anlage A eine möglichst erschöpfende Aufzählung der hauptsächlichsten Bergungs- und Rettungsfälle aufzustellen, und diese Aufzählung mit § 1 der Anlage A zu verbinden, und zwar einmal deshalb, weil schon der Wortlaut ergebe, was man unter Hülfeleistung und Bergung zu verstehen habe, sodann deshalb, weil Definitionen im Allgemeinen in Gesetzbüchern bedenklich erschienen, bezüglich der Hülfeleistung und Bergung noch von keiner Gesetzgebung versucht worden seien und endlich, weil die in der Anlage B vorgeschlagene Definition nicht völlig zutreffend erscheine, indem sie auch die Fälle der Captur und Recaptur von Schiffen erfassen würde, und, abgesehen von anderen Bedenken keineswegs immer erst dann von Bergung des Schiffs die Rede sein könne, wenn es schon von der Mannschaft verlassen gewesen. Es sei nicht abzusehen, weshalb es nicht als Bergung angesehen werden sollte, wenn ein Schiff mit der Mannschaft an den Strand treibe, die Mannschaft aber bereits außer Stand sei, sich zu helfen, und nun von Dritten Rettung aus der Noth gebracht werde.

Von anderen Seiten wurde entgegnet, die Aufnahme einer Definition sei wünschenswerth, weil ohne dieselbe das Gesetz unvollständig bliebe, indem eine völlig erschöpfende Aufzählung der hieher gehörenden Fälle kaum

möglich erscheine. Die Definition der Anlage B sei auch im Allgemeinen zutreffend und habe die Autorität namhafter Gerichtshöfe für sich. Damit sie aber nicht auf den Fall der Captur und Recaptur bezogen werden könne, stehe nichts im Wege ausdrücklich beizufügen, daß Bergung nur dann vorhanden sei, wenn Schiff oder Ladung in Folge von Seeunfällen bereits aus dem Besitz des Schiffers und der Schiffsmannschaft gekommen war, oder daß die Bestimmungen der Landesgesetze über Captur und Recaptur durch das gemeinsame Gesetzbuch nicht berührt würden. Aus Fällen der von der anderen Seite zuletzt erwähnten Art könne endlich kein gegründetes Bedenken hergeleitet werden, da sie allerdings nach Anleitung der Definition entschieden werden müßten, so daß also z. B. Bergung anzunehmen sei, wenn aus dem keine Sicherheit mehr bietenden Schiffe Gegenstände, um sie zu erhalten, an das Land geschafft würden, wogegen eine Hülfeleistung vorliege, wenn die zur Hülfe herbeieilenden Personen nichts an sich nähmen, was auch durchaus der Praxis und der Billigkeit entspreche.

Von einem Herrn Abgeordneten wurden hierauf die Worte: „in seine Gewahrsam genommen" beanstandet, und geltend gemacht, daß sie zu der Auffassung führen könnten, als solle ein Bergungsfall nur dann angenommen werden, wenn der Berger das geborgene Gut bei sich behalte, somit nicht, wenn er dasselbe der Strandordnung gemäß an die Behörde abliefere u. dgl. Zur Beseitigung dieses Bedenkens wurden mehrere Vorschläge gemacht, namentlich wurde anheimgegeben, statt der beanstandeten Worte zu setzen: „an sich genommen" „aus der Gefahr gerettet" u. dgl. Der zuletzt genannte Ausdruck fand jedoch wieder deshalb Beanstandung, weil er die an das Land gespühlten Güter nicht erfassen würde, die gleichwohl als dahin gehörig angesehen worden seien, wenn sie nicht erst sehr lange Zeit nach dem Seeunfall an den Strand geworfen würden. Auf den Vorschlag, ausdrücklich beizufügen, daß der Art. 1 auch auf die am Strand gefundenen Güter sich erstrecke, ward entgegnet, daß eine solche Vorschrift in dieser Allgemeinheit zu weit führen würde, und deshalb schließlich die Streichung der beanstandeten Worte empfohlen, da schon der übrige Inhalt des Artikels ausreichend erscheine.

Schließlich wurde Abs. 1 einstimmig angenommen, jedoch vorbehalten, erforderlichenfalls später auf denselben zurückzukommen; ferner wurde beschlossen, ausdrücklich beizufügen, daß die Landesgesetze über Captur und Recaptur durch das gemeinsame Seerecht nicht berührt würden, und mit 7 gegen 1 Stimme entschieden, daß die Worte: „in seine Gewahrsam genommen und" zu streichen seien; endlich die Bemerkung, daß es am zweckmäßigsten sein werde, die Abs. 1 und 2 etwa in der Weise zu verbinden:

„Bergelohn ist zu bezahlen, wenn ein Schiff" u. s. w. wie Art. 1 Abs. 1, „Hülfelohn ist zu bezahlen, wenn das Schiff" u. s. w. wie Art. 1 Abs. 2, der Erwägung der Redaktionskommission anheimgegeben.

Abs. 2 wurde salva redactione angenommen, ebenso

Art. 2

der Anlage B, zu welchem erläuternd bemerkt wurde, daß er der Definition nachgesetzt und nicht wie in Anlage A an die Spitze des Titels gestellt worden sei, um anzudeuten, daß die Verpflichtung, Berge- und Hülfelohn zu zahlen, nur auf der geretteten Sache hafte, und nicht anders begründet erscheine, als wenn die Rettung und Bergung Erfolg gehabt habe.

Zu

Art. 3

der Anlage B wurde beantragt, nach dem Vorgange des preuß. Entwurfs auszusprechen, daß die in Rede stehenden Verträge nichtig seien, jedoch nach dem Beispiele der hannöverschen Strandordnung die Bedingung hinzuzufügen: „sofern sie nicht von der Obrigkeit bestätigt sind", weil der Inhalt des Art. 3 den Interessen des Rheders und der Ladungsbetheiligten nicht genüge, indem sie hiernach, um die Aufhebung eines solchen Vertrags zu erlangen, oftmals erst weitläufige Beweise führen müßten u. dgl.

Von anderen Seiten wurde dagegen die Bestimmung der Anlage A §. 9 befürwortet, weil sie offenbar zur Erreichung des Zweckes genüge, und man nicht weiter gehen dürfe, als der letztere erheische, zumal die Androhung der Nichtigkeit dem in Gefahr befindlichen Schiffe nachtheilig werden könnte und anderentheils oftmals gerade der Rheder und die Ladungsinteressenten ein Interesse daran hätten, daß ein Vertrag über Höhe des Berge- und Hülfelohns Geltung behalte, der eben eingebrachte Antrag somit nicht selten mit den Interessen dieser Personen in Widerspruch stehen würde. Es wurde dieser Antrag deshalb auch mit 7 gegen 1 Stimme abgelehnt und Art. 3 der Anlage B angenommen.

Anlage A.

Von der Bergung und Hülfeleistung in Seenoth.

§. 1.

In Bergungsfällen kann Bergelohn, in Fällen der Hülfeleistung in Seenoth Hülfelohn in Anspruch genommen werden.

§. 2.

Bergungsfälle sind:

a. wenn eine Rettung von Schiffstheilen, von der Ladung oder von sonstigen auf einem Schiffe befindlich gewesenen Gegenständen stattgefunden hat, nachdem ein Schiff gescheitert ist;

oder

a. wenn Schiffstheile, Güter oder sonstige Gegenstände von einem gescheiterten Schiffe gerettet werden;

b. wenn Schiff oder Ladung oder Beides gerettet wird, nachdem das Schiff am Strande oder in der Brandung in solche Gefahr gerathen ist, daß die Mannschaft es verlassen hat;

c. wenn ein unbemannt antreibendes Schiff gerettet wird;

d. wenn die Rettung erfolgt:

1. aus einem unbemannt antreibenden Schiffe, oder
2. aus einem Schiffe, welches zwar noch bemannt ist, jedoch in einem solchen Zustande treibend angetroffen wird, daß es nicht mehr in Sicherheit gebracht werden kann, oder
3. aus einem Schiffe, welches auf einer vom Strande auch zur Ebbezeit getrennten Sandbank so festsitzt, daß es nicht wieder flott gemacht werden kann;

e. wenn in fremdem Besitz gewesene sonstige Gegenstände in See oder im Strome treibend oder an die Küste getrieben oder am Ufer festsitzend angetroffen oder gerettet werden.

oder

e. wenn Schiffstrümmer, Schiffsgeräth, Güter oder sonstige Gegenstände auf der See, dem Strome oder am Strande oder Ufer herrenlos angetroffen und gerettet werden.

§. 3.

Dagegen wird nur eine Hülfeleistung in allen anderen Fällen angenommen, in welchen einem in Gefahr gerathenen Schiffe mit Erfolg Hülfe geleistet wird, namentlich auch wenn ein Schiff zwar auf einer vom

Strande auch zur Ebbezeit getrennten Sandbank festsitzt, jedoch wieder flott gemacht wird, es mag die Ladung oder ein Theil derselben gelöscht sein oder nicht.

§. 4.

Bei der Feststellung des Betrags des Bergelohns ist nach folgenden Grundsätzen zu verfahren:

a. Es sind dabei alle Umstände sorgfältig zu berücksichtigen, besonders aber die Eile, der Eifer und die Umsicht beim Bergen, die ausgestandene Gefahr, die Zeit, Arbeit und Personenzahl, welche beim Bergen erforderlich gewesen, und endlich der Werth des Geborgenen.

b. Der Bergelohn darf ein Drittheil des Werths des Geborgenen nicht übersteigen, kann jedoch ausnahmsweise bis zur Hälfte dieses Werths erhöht werden, wenn die Bergung nur mit ganz ungewöhnlicher Anstrengung und Lebensgefahr zu erreichen war, und zugleich das Geborgene keinen dieser Anstrengung und Gefahr entsprechenden Werth hat.

c. Der Werth des Geborgenen wird bestimmt, bei stattgehabtem Verkaufe durch den Erlös, sonst durch eine von Sachverständigen vorzunehmende Schätzung; Beides jedoch nach Abzug der Bergekosten.

d. Als Bergekosten gelten nur die Unkosten und Gebühren der Behörden und die von dem Geborgenen etwa zu entrichtenden Abgaben, die Unkosten für die Aufbewahrung, Schätzung und Veräußerung des Geborgenen, sowie endlich etwaige außerordentliche Kosten und Verwendungen für das Geborgene nach der Bergung.

§. 5.

Für die Feststellung des Betrags des Hülfelohns sind zwar die Bestimmungen des §. 3 im Allgemeinen gleichfalls maßgebend, jedoch mit den Beschränkungen, daß dabei mehr auf die übrigen Umstände als auf den Werth des Geretteten (cf. holländisches Handelsgesetzbuch Art. 561 Abs. 2 vgl. mit Art. 563) zu sehen ist, und daß der Hülfelohn nicht nach Verhältnißtheilen vom Werthe des Geretteten bestimmt werden darf, wenn nicht die sämmtlichen Betheiligten eine solche Berechnung ausdrücklich wünschen.

§. 6.

Bergelohn und Hülfelohn sind, wenn nicht die Betheiligten etwas Anderes vereinbaren, in baarem Gelde festzusetzen.

§. 7.

Bei Vertheilung des Bergelohns und des Hülfelohns unter diejenigen, welche bei der Bergung oder Hülfeleistung mitgewirkt haben, ist in Ermangelung gütlicher Verständigung (besonderer Vereinbarungen) nach bil-

ligem Ermessen zu verfahren, namentlich kann Denjenigen, welche die Rettung geleitet, vor Anderen sich ausgezeichnet oder besondere Verwendungen, z. B. mittelst Hergabe von Schiffen und Fuhrwerk, gemacht oder sich besonderer Gefahr ausgesetzt haben, ein größerer Antheil zugebilligt werden.

§. 8.

Wenn einige Personen sich der Rettung der Passagiere und Schiffsleute unterzogen, andere Schiff, Güter oder sonstige Gegenstände gerettet haben, so nehmen Erstere an dem für das Schiff, die Güter und sonstige Gegenstände zu zahlenden Bergelohn oder Hülfelohn gleichfalls Theil.

Die Vertheilung geschieht in solchen Fällen unter Berücksichtigung der in §. 6 aufgestellten Grundsätze nach billigem Ermessen.

§. 9.*)

Verträge, namentlich Vergleiche, über Bergelohn oder Hülfelohn können in rechtsverbindlicher Weise ohne obrigkeitliche Mitwirkung vor, bei oder nach der Bergung oder Hülfeleistung eingegangen werden, und bedürfen der obrigkeitlichen Genehmigung oder Bestätigung nicht. Sind sie jedoch in dringender Gefahr eingegangen und sind dabei zugleich durch die Berger oder Hülfeleistenden die übrigen Betheiligten wesentlich benachtheiligt worden, so kann auf Antrag der Letzteren der Bergelohn oder Hülfelohn durch die Behörde, welcher die Festsetzung desselben zusteht, auf das gebührende Maß herabgesetzt werden.

§. 10.

Niemand darf ohne Erlaubniß des Schiffers an Bord eines von der Mannschaft noch nicht verlassenen Schiffs, selbst wenn es sich in wirklicher Gefahr befindet, gehen oder demselben Hülfe aufdringen, und zwar bei Verlust jedes Anspruchs auf Bergelohn oder Hülfelohn.

§. 11.

Der Schiffer darf jederzeit an Bord des Schiffes zurückkehren und die Führung des Schiffs sowie die Rettung und Leitung der Rettungsanstalten übernehmen, jedoch vorbehaltlich der bereits erworbenen Rechte auf Bergelohn oder Hülfelohn.

Auch der Rückkehr der Schiffsmannschaft an Bord des Schiffs und ihrer Verwendung beim Bergen und Retten darf kein Hinderniß in den Weg gelegt werden.

§. 12.

Bei der Rettung sind die Anweisungen des Schiffers thunlichst zu befolgen, insbesondere hinsichtlich des Orts, wohin das Gerettete gebracht werden soll.

*) Cf. holländisches Handelsgesetzbuch Art. 568.

§. 13.

Unter allen Umständen ist nach Rettung des Schiffs mit der Mannschaft und den Passagieren zu trachten, wenn dieses aber nicht zu erreichen ist, zunächst für Rettung der Mannschaft und der Passagiere zu sorgen.

§. 14.

Den Bergern steht ein Pfandrecht an den geretteten in ihrem Besitze befindlichen Gegenständen zu.

Die geretteten Gegenstände sind dem Schiffer oder den sonst Berechtigten herauszugeben, sobald die Bergekosten und der Bergelohn bezahlt oder dafür genügende Sicherheit, und zwar zu dem höchsten, möglicher Weise zuzuerkennenden Betrage, geleistet, und letzteren Falls das zur Feststellung des Betrags des Bergelohns Erforderliche thunlichst konstatirt worden ist (§ 3 c).

§. 15.

Weitere Bestimmungen über Bergung und Hülfeleistung in Seenoth bleiben den Landesgesetzen vorbehalten.

Motive.

Bei obigen Vorschlägen zu Titel IX des preuß. Entwurfs: „Von der Bergung" Art. 595 bis 602 sind folgende Gesichtspunkte leitend gewesen.

1. Soll das Handelsgesetzbuch überhaupt die Bergung berücksichtigen, so bedarf es ausführlicherer Bestimmungen als der Entwurf enthält, da dieser sich auf einige wenige, nicht einmal insgesammt dem Privatseerechte angehörende und für das praktische Bedürfniß ungenügende Vorschriften beschränkt.

2. In den mitgetheilten Vorschlägen ist der Versuch gemacht, die dem Privatrechte angehörenden, für die Entscheidung der vorkommenden Rechtsstreitigkeiten besonders relevanten Normen aufzustellen, und nur die §§. 10 bis 13 enthalten polizeiliche Vorschriften wegen des dabei angedrohten Präjudizes des Verlusts jedes Anspruchs auf Bergelohn oder Hülfelohn. Dagegen sind

3. sonstige polizeiliche Vorschriften, ferner Bestimmungen, welche dem öffentlichen Rechte angehören, insbesondere Fälle der Recaptur, und endlich Bestimmungen über die Rechte an herrenlosen Gegenständen, also die Fälle, wenn der Eigenthümer der geborgenen Gegen-

stände sich nicht meldet, als in das Bereich des Privatseerechts nicht gehörend, weggelassen worden.

4. Nach dem Vorgange neuerer Gesetze, namentlich des holländischen Handelsgesetzbuchs Art. 561, 562, hannoverscher Strandungsordnung vom 24. Juni 1846 §. 60, 61 sowie der Praxis der hanseatischen Gerichte:

Vergl. Entscheidungsgründe des Oberappellationsgerichts zu Lübeck (Gedruckte Sammlung) in Bremer Sachen Bd. 1, Seite 226, in Hamburger Sachen Bd. 2 Seite 989

ist zwischen Bergung und Hülfeleistung, also auch zwischen Bergelohn und Hülfelohn, unterschieden, letztere aber auf Hülfeleistung in Seenoth beschränkt worden, indem gewöhnlicher Beistand z. B. mittelst Bugsirens, in dieses Kapitel nicht gehören, zu gesetzlichen Bestimmungen dafür auch kein erhebliches Bedürfniß vorliegen dürfte.

5. Als unterscheidendes Merkmal zwischen einer Bergung und einer Hülfeleistung ist, jedoch ohne eine Definition vorzuschlagen, angenommen worden, daß bei jener der gerettete Gegenstand in den Naturalbesitz des Rettenden gelangt ist, während bei dieser dem Schiffsführer die Verfügung über Schiff und Ladung verbleibt, ihm und der Mannschaft nur Beistand geleistet wird, um einer Gefahr zu entgehen.

Zur Rechtfertigung dieser, der Natur der Sache entsprechenden, und den meisten Gesetzen zu Grunde liegenden Unterscheidung wird eine Verweisung auf die oben angeführten Entscheidungsgründe des Oberappellationsgerichts zu Lübeck genügen:

Vergl. auch Nizze, das allgemeine Seerecht u. s. w. Bd. 1 S. 230.

6. Vielleicht als letzter Rest des alten Strandrechts ist ziemlich allgemein der Gebrauch stehen geblieben und häufig gesetzlich anerkannt, daß dem Berger ein aliquoter Theil des Geborgenen, d. h. des in seine Detention gelangten Gegenstands oder des Werths desselben, zukomme, dessen höchster Betrag zwar nicht überall, aber doch an den deutschen Küsten der Nord- und der Ostsee meistens $^1/_3$ des Werths des Geretteten beträgt, weshalb diese Quote, aber nur als Maximum, und vorläufig beibehalten ist. — Dagegen aber wäre die Zulässigkeit der Feststellung des Hülfelohns nach Quoten oder Procenten des geretteten Werths höchst bedenklich, weil der letztere bei einer blosen Hülfeleistung meistens weit höher als bei einer wirklichen Bergung ist, jede Berechnung nach Quoten oder Procenten leicht einen übermäßig hohen Betrag erreicht, und das gerettete Schiff wegen der dann nothwendig werdenden genauen Feststellung des Werths von Schiff und Ladung in seiner

weiteren Fahrt ungebührlich aufgehalten werden könnte, überdies durch Zulassung von Quoten eine bis dahin an den deutschen Küsten gewiß nur sehr vereinzelt vorkommende Berechnungsweise eingeführt werden würde, deren Beseitigung die neueren Gesetze sich meistens haben angelegen sein lassen, wiewohl eine liberale Behandlung der Hülfeleistenden als zweckmäßig wohl überall gebräuchlich ist.

Den Werth des Geretteten bei einer Hülfeleistung nach dem Vorgange des

holländischen Handelsgesetzbuchs Art. 561 vergl. mit Art. 563, hannoverschen Strandungsordnung §. 67 vergl. mit §. 64 und §. 65,

ganz zu ignoriren, dürfte freilich nicht zweckmäßig und billig sein, könnte auch zur Versagung der Hülfe, bis eine wirkliche Bergung gegeben ist, veranlassen. Allein aus den schon angeführten Gründen darf der Werth des Geretteten nicht in dem Grade maßgebend sein, wie bei der Bergung, daher ihm der §. 5 der Vorschläge nur eine mehr adminikulirende Bedeutung beilegt.

7. Daß die Vorschläge größten Theils der hannoverschen Strandungsordnung vom 24. Juni 1846 entnommen sind, ergibt sich aus einer Vergleichung mit derselben; wesentlich abweichend sind wohl nur die §§. 5 und 9 der Vorschläge.

Uebrigens ist

8. zu §. 11, 12 und 13 noch als Präjudiz der Verlust des Anspruchs auf Berge- oder Hülfelohn hinzuzufügen.

Anlage B.

Antrag.

Statt der Art. 595—602 des preuß. Entwurfs.

IX. Titel.

Von der Bergung und Hülfeleistung in Seenoth.

Art. 1 (Art. 595 des Entwurfs).

Ein Bergungsfall liegt vor, wenn ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder theilweise von einem Dritten in seine Gewahrsam genommen und in Sicherheit gebracht wird, nachdem sie der Verfügung des Schiffers und der Schiffsmannschaft durch höhere Gewalt entzogen oder in Folge einer solchen von derselben verlassen waren.

Ein Fall der blosen Hülfeleistung liegt vor, wenn das Schiff oder dessen Ladung von einem Dritten nur aus einer Seenoth gerettet worden.

Art. 2.

In Fällen der Bergung ist dem Berger von den geborgenen Gegenständen ein Bergelohn, in Fällen der blosen Rettung aus Seenoth demjenigen, welcher die Rettung bewirkt hat, von den geretteten Gegenständen ein Hülfelohn zu zahlen.

Art. 3 (Art. 596 des Entwurfs).

Ein noch während der Gefahr über die Höhe des Berge- oder Hülfelohns geschlossener Vertrag kann wegen erheblichen Uebermaßes der vereinbarten Vergütung angefochten und deren Herabsetzung auf das gebührende Maß verlangt werden.

Art. 4 (Art. 598 des Entwurfs).

Die Höhe des Berge- oder Hülfelohns wird in Ermangelung einer gültigen Vereinbarung der Betheiligten von dem Richter unter Berücksichtigung aller Umstände des Falls nach billigem Ermessen in Gelde festgesetzt.

Bei der Bestimmung des Betrags kommen insbesondere in Anschlag die ausgestandene Gefahr, der bewiesene Eifer, die Zahl der thätig gewesenen Personen, die verwendete Zeit, die geleisteten Dienste und der nach Abzug der Kosten verbleibende Werth der geborgenen oder geretteten Gegenstände.

Art. 5.

Der Hülfelohn soll weniger betragen als der Bergelohn. Bei seiner Bestimmung ist auf den Werth der geretteten Gegenstände nur eine untergeordnete Rücksicht zu nehmen. Er darf ohne den übereinstimmenden Antrag der Parteien auf eine Quote des Werths nicht festgesetzt werden.

Art. 6.

Haben mehrere Personen an der Bergung oder Rettung sich betheiligt, so wird der Bergelohn oder Hülfelohn unter sie nach Maßgabe der Leistungen und Aufwendungen des Einzelnen und, wenn diese gleich sind, sowie im Zweifel nach der Kopfzahl vertheilt.

Zur gleichen Theilnahme sind auch diejenigen berechtigt, welche in derselben Gefahr nur oder vorzugsweise der Rettung der Menschen sich unterzogen haben.

Art. 7 (Art. 602 des Entwurfs).

Wird auf offener See ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder theilweise von dem Schiffer und der Schiffsmannschaft eines anderen Schiffs geborgen oder ge-

rettet, so wird der Berge- oder Hülfelohn zwischen Rheder, Schiffer und Mannschaft des anderen Schiffs, so weit nicht durch Vertrag unter ihnen ein Anderes bestimmt ist, in der Art vertheilt, daß der Rheder die Hälfte, der Schiffer 1/4 und die Mannschaft zusammen ebenfalls 1/4 erhalten.

Art. 8 (Art. 601 des Entwurfs).

Auf Berge- und Hülfelohn hat keinen Anspruch:

1. wer seine Dienste aufgedrungen hat, wohin namentlich gehört, wenn ohne Erlaubniß des anwesenden Schiffers das Schiff betreten oder dessen Anordnungen zuwider gehandelt wird,
2. der Schiffer und die Schiffsmannschaft des verunglückten oder gefährdeten Schiffs.

Art. 9 (Art. 599 des Entwurfs).

Wegen der Bergungs- und Hülfekosten einschließlich des Berge- und Hülfelohns steht dem Gläubiger ein gesetzliches Pfandrecht an den geborgenen oder geretteten Gegenständen, an den geborgenen Gegenständen, bis zur Sicherheitsleistung zugleich das Zurückbehaltungsrecht zu.

In Ansehung der Geltendmachung des Pfandrechts gelten die Vorschriften des 2. und 3. Absatzes des Art. 599.

Der Schiffer darf die Güter vor Befriedigung oder Sicherstellung des Gläubigers weder ganz noch theilweise ausliefern, widrigenfalls er demselben für die Forderung in Höhe des Werths der ausgelieferten Güter persönlich verantwortlich wird (Art. 598 a).

Art. 10.

Eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung der Bergungs- und Hülfekosten wird durch die Bergung oder Rettung an sich nicht begründet.

Art. 11.

Den Landesgesetzen bleibt vorbehalten, die Vorschriften dieses Titels zu ergänzen.

CCCXXX. Sitzung.

Hamburg, am 30. April 1859.

In heutiger Sitzung, an welcher auch Herr Obergerichtsrath Dr. Trieps Antheil nahm, wurde unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule in der Berathung der Anlage B zum vorigen Protokolle fortgefahren und zu

Art. 4

statt: „von dem Richter“ „von der zuständigen Behörde“ zu setzen beschlossen, weil in manchen Staaten zur Entscheidung darüber, wie viel Bergelohn zu bezahlen sei, nicht die Gerichte, sondern andere Behörden zuständig seien.

Von einem Mitgliede wurde hierauf beantragt, das Wort „gültigen“ zu streichen, weil nach Maßgabe des von der Versammlung angenommenen Art. 3 der Anlage B die vom Schiffer abgeschlossenen Verträge über die Höhe des zu entrichtenden Bergelohnes selbst dann, wenn sie während der Gefahr eingegangen worden, an und für sich gültig seien, und nur eine Anfechtung derselben für statthaft erklärt sei. Es wurde jedoch eingewendet: In manchen Gesetzgebungen werde streng zwischen nichtigen und ungültigen Verträgen unterschieden. Unter den letzteren verstehe man diejenigen Verträge, welche an und für sich verbindlich seien, aber von den Kontrahenten angefochten werden könnten. Gültige Verträge seien hienach im Sinne des Art. 4 diejenigen, welche, obwohl sie an und für sich angefochten werden könnten, unangefochten blieben, oder, nachdem sie angefochten worden, vom Richter als der Sachlage angemessen confirmirt würden. Die Beifügung des Wortes: „gültigen“ sei demnach keineswegs überflüssig. Die Streichung dieses Wortes wurde schließlich durch Stimmenmehrheit genehmigt.

Ein Herr Abgeordneter beantragte hierauf in der Erwägung, daß man den Eigenthümer geborgener Güter bisher allgemein für berechtigt gehalten habe, die den Bergern als Bergelohn zuerkannte Quote des Werthes dieser Güter durch Abtretung eines Theils derselben zu entrichten, die Beibehaltung dieses Rechts namentlich bei leicht verderbenden Gütern auch von großem Interesse für die Ladungseigner sei, indem diese ungebührlich

beschwert erschienen, wenn sie einen Theil des Werths der Güter den Bergern in Geld hätten entrichten müssen und nachträglich vielleicht weit weniger aus der Ladung lösen würden, als bei Ordnung der Bergungsangelegenheit angenommen worden sei, folgenden Zusatz zum Artikel anzunehmen:

„Bei Strandungen kann der zugebilligte Bergelohn von Waaren, falls er in einer Quote bestimmt ist, den Bergern in natura zugetheilt werden."

Dieser Antrag wurde aber mit 8 gegen 1 Stimme abgelehnt, nachdem gegen denselben geltend gemacht worden war: Die Entrichtung des Bergelohnes durch Abtretung eines Theils der geborgenen Güter sei ein Ausfluß des alten Strandrechts und mit der Auffassung der Versammlung nicht vereinbar, nach welcher die Berger kein Recht auf Vergütung einer Quote vom Werthe des Geborgenen ohne Rücksicht auf die überstandene Gefahr und die Art der geleisteten Dienste, sondern nur auf eine angemessene Vergütung der letzteren haben sollten. Das Recht, den Bergelohn durch Ueberlassung eines Theils der Güter zu entrichten, würde aber auch mit Rücksicht hierauf eine große Unbilligkeit gegen die Berger enthalten, da sie nicht nur keine Quote, sondern nicht einmal eine angemessene Vergütung ihrer Dienste bekämen, wenn ihnen Güter überlassen würden, die sie am Orte der Bergung nicht geeignet verwerthen könnten u. dgl. Wenn es aber darauf abgesehen wäre, den Bergern ein Recht auf Entrichtung des Bergelohns in natura durch Abtretung eines Theils der Güter zu geben, so würde hierin ein bedenklicher Eingriff in die Eigenthumsrechte der Ladungsinteressenten liegen und dadurch der Fortbestand des Strandrechts sanktionirt werden. Uebrigens verstehe sich von selbst, daß einer Uebereinkunft der sämmtlichen Betheiligten des Inhalts, daß der Bergelohn durch Abtretung von Gütern zu entrichten sei, nichts im Wege stehe.

Zum zweiten Absatze des Art. 4 stellte ein Herr Abgeordneter den Antrag, demselben die Fassung des §. 64 der hannoverschen Strandungsordnung vom 24. Juni 1846 zu substituiren, welcher dahin lautet:

a. „Bei der Feststellung (des Bergelohnes) sind die Schwierigkeiten „und Gefahr der Hülfe, die Eile, mit welcher dazu geschritten ist, „auch die Zeit und Personenzahl, welche dazu nöthig gewesen, zu „berücksichtigen."

Der Herr Antragsteller hielt diese Fassung für angemessener als die in Art. 4, und führte zur Motivirung dieser Ansicht an: Wenn man dem Richter überhaupt Anhaltspunkte an die Hand geben wolle, nach denen die Höhe des Bergelohnes zu bemessen sei, dürfe eine Hinweisung auf die Schwierigkeit der geleisteten Hülfe als auf einen besonders wichtigen Ge-

sichtspunkt nicht fehlen; im Uebrigen komme es nicht sowohl darauf an, welche Zeit wirklich verwendet worden und wie viele Personen thätig, sondern darauf, welche Zeit und Personenzahl erforderlich gewesen. Wollte man die Fassung des Art. 4 annehmen, so würde auch ein unverhältnißmäßig großer, in Folge lässigen Betriebes des Bergungsgeschäftes hingebrachter Zeitraum und der Umstand, daß eine überaus große Zahl von Strandbewohnern in der Hoffnung auf Erwerb zur Hülfe herbeieilte, zum Nachtheil der Ladungseigenthümer ins Gewicht fallen müssen, was mit Rücksicht darauf, daß in manchen Gegenden die Strandbewohner aus dem Bergen ein Gewerbe zu machen gewohnt seien, höchst bedenklich erscheine.

Im Hinblick auf die so eben berührten Verhältnisse an einigen Gestaden wurde von anderer Seite beantragt, zwar den zweiten Absatz des Art. 4 beizubehalten, aber statt: „der thätig gewesenen" zu setzen: „der erforderlich gewesenen."

Von anderen Mitgliedern wurde hierauf entgegnet: Es handle sich nur um Aufzählung der wichtigsten Gesichtspunkte, welche bei Feststellung des Bergelohnes maßgebend seien. Zu diesem Zwecke genüge die Fassung des Art. 4 um so mehr, als der Schwierigkeit der Hülfeleistung schon mit den Worten: „die ausgestandene Gefahr" Erwähnung geschehen sei, da sich dieser Ausdruck nicht allein auf die Gefahr, von der die Berger bedroht gewesen, sondern auch auf die Gefahr beziehen solle, aus welcher Schiff und Ladung gerettet worden. Es stehe nichts im Wege, dies durch eine Veränderung der Redaktion noch deutlicher auszudrücken. Statt: „thätig gewesenen" „erforderlich gewesenen" zu setzen, erscheine dagegen nicht gerechtfertigt, es würde hierin vielmehr eine ungebührliche Verkürzung der Berger liegen. Diese könnten nicht im Voraus wissen, wie viele Personen zur glücklichen und rechtzeitigen Vollendung des Bergungsgeschäftes erforderlich seien, und somit nicht darunter leiden, wenn sich nachträglich ergeben sollte, daß einige der Hülfeleistenden entbehrlich gewesen wären. Wenn der Richter aber nicht auf die Zahl der thätig gewesenen Personen Rücksicht nehmen dürfte, würden sie allerdings hierunter zu leiden haben, weil der Lohn des Einzelnen um so kleiner sei, je größer die Zahl der Helfer gewesen. Die Fassung des Art. 4 sei schon deshalb wohl gerechtfertigt, weil es gewiß nicht gleichgültig erscheine, ob im Interesse der Bergung mehr oder weniger Personen der Gefahr ausgesetzt gewesen seien. Dagegen, daß den Ladungseigenthümern nicht der Zulauf einer ganz offenbar unnöthigen Menge von Personen zum Nachtheile gereiche, biete schon der Umstand hinreichenden Schutz, daß der Richter auch auf den bewiesenen Eifer und die

zur Bergung verwendete Zeit Rücksicht zu nehmen habe und außerdem die Beachtung anderer einflußreicher Umstände nicht ausgeschlossen sei.

Bei der Abstimmung wurde die Substituirung des § 64 der hannoverschen Strandungsordnung mit allen gegen 1 Stimme, und der Antrag, statt: „thätig gewesenen" zu setzen: „erforderlich gewesenen" mit 5 gegen 4 Stimmen abgelehnt, aber ausdrücklich beizufügen beschlossen, daß es eben sowohl auf die Gefahr, in der sich Schiff und Ladung befand, als auf die von den Bergern etwa erstandene Gefahr ankomme.

Ein Mitglied beantragte hierauf, statt: „Kosten" „Bergungskosten" oder Bergekosten" zu setzen, da sonst nicht ersichtlich sei, um welche Art von Kosten es sich handle. Dieser Antrag wurde jedoch mit 7 gegen 2 Stimmen abgelehnt, nachdem gegen denselben bemerkt worden war, unter den Bergungskosten begreife man oft auch den Bergelohn, welcher aber selbstverständlich nicht erst in Abzug gebracht werden dürfe.

Eben so wurde der Antrag eines Herrn Abgeordneten, die Worte: „geborgenen oder" zu streichen, weil die geborgenen Güter auch gerettet seien, die fraglichen Worte somit überflüssig erschienen, mit allen Stimmen gegen eine abgelehnt, da die Mehrheit der Versammlung dafür hielt, daß hier dem Worte: „gerettet", nachdem zwischen Bergung und Rettung unterschieden worden sei, eine technische, die geborgenen Güter nicht erfassende Bedeutung zukomme.

Bevor die Versammlung hierauf zur Diskussion des Art. 5 überging, schritt dieselbe zur Erörterung der Frage, ob dem Vorschlag in § 4 lit. b des Antrags in der Anlage A zum vorigen Protokolle entsprechend ein Maximum festzusetzen sei, über welches der Bergelohn niemals hinausgehen dürfe.

Von mehreren Herren Abgeordneten wurde die Bejahung dieser Frage befürwortet und empfohlen, nach dem Vorgang in § 4 lit. b des Antrags in der Anlage A zum vorigen Protokolle zu bestimmen, daß der Bergelohn nie mehr als ein Drittel des Werths der geborgenen Güter betragen dürfe. Man berief sich hiefür darauf, daß eine solche Bestimmung mit dem in vielen nördlichen Seestaaten geltenden Rechte in Einklang stehen würde, und für die Feststellung eines Maximum ein erhebliches praktisches Bedürfniß vorhanden sei, indem man hervorhob: Wenn es an einer solchen Bestimmung fehle, stehe zu befürchten, daß von den Behörden des einen oder des andern Landes regelmäßig ein viel höherer Bergelohn zugesprochen werde, als in anderen benachbarten Ländern und als den begründeten Interessen aller Betheiligten angemessen sei, und die Berger sich

dadurch versucht sähen, das geborgene Gut wo möglich nach solchen Ländern zu schaffen, wo sie den höchsten Bergelohn zu erwarten hätten.

Gegen die Fixirung eines Maximum wurde hervorgehoben: Dieselbe gebe sehr leicht zu der Auffassung Veranlassung, als solle das Maximum den regelmäßigen Bergelohn repräsentiren und als sollten die Berger dasselbe regelmäßig und ohne besondere Prüfung der Art ihrer Dienstleistungen zu fordern berechtigt sein, eine Auffassung, die nach Maßgabe der bisherigen Beschlüsse mit der Absicht der Versammlung nicht vereinbar wäre. Die Gefahr dieses Irrthums liege um so näher, als man das Maximum kaum anders als durch Bezeichnung einer Werthsquote festsetzen könne, über welche der Bergelohn nie hinausgehen dürfe, und bisher in vielen Staaten in Folge des alten Strandrechts die Ansicht gegolten habe, daß die Berger, gleichviel ob sie viel oder wenig Mühe gehabt, Anspruch auf eine gewisse Quote des geborgenen Werths hätten. Auf der anderen Seite könne die Feststellung eines Maximum auch eine Unbilligkeit gegen die Berger enthalten, wenn die Summe, die ihnen nach richterlichem Ermessen an und für sich für ihre Bemühung gebühren würde, mehr als das Maximum ausmache.

Einige von den Herren Abgeordneten waren mit Rücksicht auf die zuletzt geltend gemachte Erwägung der Ansicht, daß man, wie in der bereits mehrfach erwähnten Anlage A vorgeschlagen sei, den Richter ermächtigen müsse, unter besonderen Umständen, wie z. B. bei Bestehung besonders erheblicher Lebensgefahr 2c., auf die Hälfte des geborgenen Werths hinaufzugehen. Es wurde indeß hierauf entgegnet, daß durch eine solche Ermächtigung der Zweck der Feststellung eines Maximum wieder ganz und gar verloren ginge, indem keine Controle darüber möglich sei, ob die Behörden mit Recht das Vorhandensein besonderer Umstände angenommen hätten oder nicht.

Ein anderes Mitglied hielt dafür, daß man die fragliche Ermächtigung dem Richter wenigstens für den Fall einräumen müsse, daß ein ohne Bemannung treibendes Schiff oder auf See schwimmende Güter geborgen würden, weil es allenthalben gebräuchlich sei, daß von Schiff und Ladung unter solchen Umständen 50 pCt. Bergelohn entrichtet würden und ein solcher Bergelohn auch mit Rücksicht auf die große Mühe und Gefahr einer solchen Bergung, namentlich des Schiffs, ganz angemessen erscheine. Es wurde jedoch von mehreren Seiten hiegegen Widerspruch erhoben und bemerkt: Eine ähnliche Bestimmung, wie die soeben in Vorschlag gebrachte, sei nur in wenigen Gesetzgebungen enthalten und nicht weit verbreitet, übrigens auch keineswegs allgemein zutreffend, indem die Bergung unter den ange-

gebenen Umständen oft auch ohne erhebliche Mühe gelinge und zwar selbst bei Schiffen, die ohne Bemannung trieben, und bei dem großen Werth der Schiffe und vollends der Ladungen meistens auch schon $^1/_3$ als genügender Bergelohn sich darstelle.

Ein Herr Abgeordneter trug hiernächst vor: Wenn die Bestimmung, daß der Bergelohn nie mehr als ein Drittel des geborgenen Werths betragen dürfe, in das Gesetz aufgenommen würde, könne sie leicht zu der Ansicht Veranlassung geben, daß der Bergelohn regelmäßig in Form einer Quote des geborgenen Werths festzusetzen sei. Diese Ansicht würde aber höchst bedenkliche Folgen haben, indem sie der Gewohnheit, den Bergelohn nach Quoten zu bestimmen, eine weitere Verbreitung geben würde, als dieselbe bisher gehabt habe. Wo bis jetzt die Zuerkennung von Quoten üblich gewesen sei, erscheine dies lediglich als Folge des alten Strandrechtes, und biete unverkennbar dazu Veranlassung, daß der Bergelohn zum Nachtheile des Seehandels meistens höher bestimmt werde, als er bestimmt worden wäre, wenn die Behörde eine gewisse runde Summe zusprechen und ihren desfallsigen Ausspruch begründen müßte. Deshalb möge man, wo die Zuerkennung von Quoten entweder außer Gebrauch gekommen. oder, wie im Süden Europas, das Strandrecht niemals bestanden habe und somit die Zuerkennung von Quoten gar nicht gebräuchlich gewesen sei, nicht zu einer neuen Einführung des Quotenwesens Veranlassung geben. Es werde demgemäß beantragt, der in Rede stehenden Bestimmung eine Fassung zu geben, aus welcher hervorgehe, daß diese Bestimmung nur da Anwendung leide, wo nach dem örtlichen Rechte die Zuerkennung von Quoten herkömmlich sei.

Hiegegen wurde zunächst eingewendet, daß die der Debatte unterstellte Bestimmung durch die beantragte Fassung zu sehr beschränkt werden würde, da sie auch für den Fall Geltung haben müsse, daß der Bergelohn in einer runden Summe festgesetzt werde.

Sodann gaben die zuletzt berührten Erwägungen auch zu einer Erörterung darüber Veranlassung, ob es nicht angemessen erscheine, die Zuerkennung von Quoten fortan gänzlich für unstatthaft zu erklären. Es wurde hiefür namentlich geltend gemacht: Die jetzt dargebotene Gelegenheit, in Bezug auf diesen wichtigen, in den verschiedenen deutschen Staaten, und selbst an den gemeinschaftlichen Flüssen verschiedenartig behandelten Gegenstand übereinstimmende Normen für ganz Deutschland zu erhalten, dürfe man nicht vorübergehen lassen, ohne ihn in einer Weise zu ordnen, daß auf der einen Seite alte und schädliche Vorurtheile beseitigt, auf der andern rationelle und für die Nothleidenden sowohl als für die Hülfeleistenden

billige Normen aufgestellt würden. Das aber sei nur dadurch zu erreichen, daß in allen Fällen bestimmte Summen zugesprochen würden, während bei einer Festsetzung nach Quoten die daraus sich ergebende Gesammtsumme nur zu leicht übersehen, vielleicht gar eine Maximalquote als Regel zugebilligt und so die Absicht des Gesetzes vereitelt werden könnte, wonach der Bergelohn nichts weiter als eine wenn auch reichlich zugemessene, so doch den Umständen angemessene Bezahlung der von den Bergern geleisteten Dienste darstellen solle.

Für die Verneinung der Frage ward angeführt: Durch die Beseitigung der Zuerkennung von Quoten gehe der Unterschied zwischen Bergelohn und Hülfelohn zum großen Theile verloren, auch würden die Berger dadurch veranlaßt, das geborgene Gut wo möglich nach anderen Ländern zu schaffen, in denen sie noch Aussicht auf Einräumung von Quoten hätten 2c. 2c.

Bei der Abstimmung wurde mit 8 gegen 1 Stimme beschlossen, auszusprechen, daß der Bergelohn nicht in der Form von Quoten zuerkannt werden, und nie mehr als ⅓ des geborgenen Werths betragen dürfe. Der Antrag, den Richter unter besonderen Umständen zur Erhöhung des Bergelohns bis auf die Hälfte des geborgenen Werths zu ermächtigen, war ohne Unterstützung geblieben und wurde deshalb nicht zur Abstimmung gebracht.

Hierauf wurde zu

Art. 5

der Anlage B zum vorigen Protokolle übergegangen, und zunächst die Streichung des ersten Satzes beantragt. Zur Unterstützung dieses Antrags wurde geltend gemacht: Nachdem beschlossen worden sei, daß auch der Bergelohn nicht mehr in Form einer Quote festgesetzt werden dürfe, somit die Behörde eben so wohl bei Festsetzung des Bergelohns als des Hülfelohns für eine den geleisteten Diensten entsprechende Summe sich zu entscheiden habe, bedürfe es des ersten Satzes nicht mehr, man müßte denn voraussetzen, daß das gemeinsame Seerecht nicht redlich zur Anwendung gebracht und den Bergern trotz seiner Bestimmungen regelmäßig, ohne Rücksicht auf ihre Dienste und deren Bedeutung, ein Theil vom Werth des Geretteten zugesprochen werde; die ganze Bedeutung des Art. 5 liege fortan nur in dem Satze, daß bei Feststellung des Hülfelohnes auf den Werth der geretteten Gegenstände nur eine untergeordnete Rücksicht zu nehmen sei. Auf Grund dieses Satzes ergebe es sich in der Regel von selbst, daß der Hülfelohn weniger als der Bergelohn betrage. Denn wenn die Behörde alle Umstände des Falls im Auge behalte, somit in Betracht ziehe, daß die Hülfelei-

stenden Schiff und Ladung nicht durch ihre Dienste allein in Sicherheit gebracht, sondern daß auch der Schiffer und die Mannschaft sich dabei betheiligt hätten u. dgl., werde sie von selbst dahin gelangen, den Hülfelohn geringer als den Bergelohn festzusetzen. In so fern aber mit dem in Rede stehenden Satze ausgesprochen werden solle, daß bei übrigens gleichen Umständen der Betrag des Hülfelohnes stets geringer sein müsse als der des Bergelohnes, so sei nicht abzusehen, weßhalb die Hülfeleistenden für dieselben Dienste mehr erhalten sollten, wenn sie allein gestanden, und weniger, wenn noch die Mannschaft daneben Dienste verrichtete oder auch nur, ohne erhebliche Dienste verrichten zu können, sich an Bord befand rc. rc. Sodann entbehre der fragliche Satz auch schon deshalb jeder praktischen Bedeutung, weil man die festsetzende Behörde in keiner Weise zu controliren vermöge. Denn jeder Anfechtung eines Bescheides über die Größe des Hülfelohns auf Grund des Art. 5 werde die Behörde mit dem Einwande begegnen können, daß diesem Artikel Genüge geschehen sei, da sie den Bergelohn noch höher festgesetzt haben würde u. dgl.

Gegen diesen Vorschlag wurde von verschiedenen Seiten bemerkt: Art. 5 und insbesondere der erste Satz dieses Artikels solle bestimmen, daß als Hülfelohn eine geringere Summe zuerkannt werden solle, als unter übrigens gleichen Umständen für Bergelohn zuzuerkennen gewesen wäre. Für eine solche Bestimmung sei ein erhebliches praktisches Bedürfniß vorhanden. Der Bergelohn werde in der Regel mit großer Liberalität bemessen. Der Grund hievon liege darin, daß der Anspruch auf Bergelohn sich historisch aus dem alten Strandrecht entwickelt habe. Es sei auch kein genügender Grund vorhanden, dieser Liberalität für die Folge entgegenzutreten, wenn auch nicht mehr gerade ohne Weiteres eine Quote des geretteten Werths zuerkannt werden dürfe, vielmehr scheine es völlig angemessen, den Bergelohn reichlicher als den Hülfelohn zuzumessen, und hiebei auf den Werth der geretteten Sachen vorwiegende Rücksicht zu nehmen, weil geborgene Sachen den gefundenen ziemlich gleich ständen, der Bergelohn sonach zugleich den Fundlohn zu repräsentiren und eine Entschädigung für die custodia des Geborgenen zu gewähren habe. Anders verhalte es sich bei dem Hülfelohn, auf den man erst in neueren Zeiten den Hülfeleistenden einen Anspruch zuerkannt habe, indem der Grundsatz, daß auch die Hülfeleistung zu vergelten sei, erst vor nicht sehr langer Zeit allgemeine Anerkennung gefunden habe. Hiebei sei weder auf Fundlohn noch auf custodia des Geretteten Rücksicht zu nehmen, die Vergütung für die Dienste der Hülfeleistenden müsse deshalb regelmäßig weniger freigebig zugemessen werden, als in Bergungsfällen. Wenn nun nicht, wie in Art. 5 vorge=

schlagen worden sei, eine ausdrückliche Bestimmung hierüber aufgenommen würde, so wäre die Gefahr vorhanden, daß der Hülfelohn gerade so hoch festgestellt würde, als der Bergelohn. Durch die Bestimmung allein, daß auf den Werth des Geborgenen nur eine untergeordnete Rücksicht zu nehmen sei, werde diese Gefahr keineswegs vermieden, denn die Beachtung des Werths führe, wenn letzterer besonders gering sei, oft zur Abminderung statt zur Vermehrung des Bergelohns.

Anlangend die Fassung des Art. 5, so hielten einige Mitglieder den bisher besprochenen ersten Satz für allzu doktrinär, und nicht verständlich genug, es wurde deshalb von einem Mitgliede beantragt, denselben dahin zu fassen, daß der Hülfelohn weniger betragen solle, als unter gleichen Umständen der Bergelohn betragen haben würde; von einem andern Herrn Abgeordneten wurde vorgeschlagen, den Satz, daß bei Feststellung des Hülfelohns nur eine untergeordnete Rücksicht auf den Werth des Geretteten zu nehmen sei, an die Spitze des Artikels zu stellen und dessen übrigen Inhalt folgen zu lassen.

Ein Herr Abgeordneter beantragte endlich, den ganzen Art. 5 und folgerichtig auch die Art. 1 und 2 der Anlage B zum vorigen Protokolle zu streichen, indem er sich auf die für Streichung des ersten Satzes von Art. 5 schon geltend gemachten Gründe bezog und hinzufügte: Die Distinktion zwischen Hülfeleistung und Bergung, die sowohl an sich als in ihrer Anwendung höchst schwierig sei und deshalb voraussichtlich zu einer Menge von Streitigkeiten führen werde, habe eigentlich blos die Bedeutung, daß bei Feststellung des Bergelohnes volle Rücksicht auf den Werth des Geborgenen, bei Feststellung des Hülfelohns nur eine untergeordnete Rücksicht hierauf zu nehmen sei. Wie schon oben angedeutet, sei aber gar keine Controle möglich, ob dies von Seiten der entscheidenden Behörde in einem konkreten Falle wirklich geschehen; denn es müßte, um eine Prüfung des Bescheides vorzunehmen, eine geschehene Entscheidung mit einer nicht geschehenen verglichen werden. Die Absicht des Art. 5 werde endlich regelmäßig auch ohne dessen ausdrückliche Aufnahme in das Gesetz und ohne die oben erwähnte Distinktion erreicht, da die Dienste der Berger in der Regel sachlich bedeutender seien, als die der Hülfeleistenden 2c. 2c. Es scheine somit für die Statuirung der Unterscheidung zwischen Bergung und Hülfeleistung kein genügender Grund vorhanden zu sein, und werde sich deren Beseitigung empfehlen.

Gegen diesen Vorschlag wurde jedoch wiederholt auf die gegen Streichung des ersten Satzes bereits angeführten Erwägungen Bezug genommen und insbesondere noch für Beibehaltung des Satzes, daß bei Feststellung

des Hülfelohns nur untergeordnete Rücksicht auf den Werth des Geretteten zu nehmen sei, angeführt, daß manche Gesetzgebungen (z. B. die hannoversche Strandungsordnung von 1846) ausgesprochen hätten, es sei hiebei auf den Werth des Geretteten gar keine Rücksicht zu nehmen, und die Ansicht, als sei dies auch nach allgemeinem Seerechte der Fall, ferngehalten werden müsse.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag auf Streichung des ersten Satzes des Art. 5 mit allen gegen 1 Stimme abgelehnt und dieser Artikel salv. red. angenommen. Der Antrag auf Streichung des Art. 5 und des Art. 1 und 2 blieb ohne Unterstützung und ward deshalb nicht zur Abstimmung gebracht.

CCCXXXI. Sitzung.

Hamburg, am 2. Mai 1859.

In heutiger Sitzung wurde unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule zur Diskussion des

Art. 6.

der Anlage B zum 329. Protokoll übergegangen und, abgesehen von einigen Redaktionsbemerkungen, von einem Herrn Abgeordneten die Streichung der Worte: „und Aufwendungen" beantragt, weil schon der eine Ausdruck „Leistungen" genüge, um anzudeuten, daß die entscheidende Behörde alles dasjenige, was sie bei Festsetzung des ganzen Bergelohns in Betracht gezogen, auch bei Vertheilung desselben unter die einzelnen Berger im Auge behalten müsse.

Es wurde jedoch eingewendet: Unter Leistungen seien hier hauptsächlich die persönlichen Dienste der Berger, unter Aufwendungen dagegen die Benutzung von Material, als: Wagen, Tauwerk 2c. 2c., zum Zwecke der Bergung verstanden, sowie alle etwaigen kleinen Auslagen, welche die Berger dabei zu bestreiten gehabt hätten. Aufwendungen dieser Art sollten nach der Absicht der Anlage B den Bergern nicht besonders vergütet werden, der Bergelohn solle vielmehr auch für solche Aufwendungen die Entschädigung in sich

begreifen. Diese Auffassung stehe mit der Uebung mehrerer Seeplätze in Einklang, wo man nicht gewohnt sei, dergleichen Verwendungen zu den Kosten zu rechnen, von denen in §. 4 die Rede sei, und welche besonders vergütet und darum vor Feststellung des Bergelohns von dem Werth der geborgenen Güter in Abzug gebracht werden müßten. Zu diesen Kosten gehörten vielmehr nur die erst nach der Rettung der Güter erwachsenden Auslagen für deren Aufbewahrung, Verkauf, Transport an andere Plätze u. dgl. Wenn die hier in Frage stehenden Aufwendungen aber auch dem Rheder und den Ladungsbetheiligten gegenüber nicht besonders in Betracht kämen, so müßten sie doch billiger Weise bei Vertheilung des Bergelohns unter die einzelnen Berger ins Gewicht fallen. Hiegegen könne man nicht (wie im Laufe der Berathung geschah) geltend machen, daß sich dies von selbst verstehe, indem die Behörde, welche den Bergelohn zu vertheilen habe, gewiß auch bei der Vertheilung desselben alle diejenigen Momente berücksichtigen werde, welche ihr bei Ausmittelung des ganzen Bergelohns von Einfluß geschienen hätten, andererseits aber diejenigen Aufwendungen gewiß nicht wiederholt bei Vertheilung des Bergelohns in Anschlag bringen und hiemit doppelt vergüten werde, für welche eine besondere Vergütung neben dem Bergelohn zu leisten sei; denn, wenn man auch zugeben könne, daß sich die hier vertretene Auffassung bei näherer Erwägung von selbst ergebe, so erscheine es doch, zumal mit Rücksicht auf diejenigen Personen, für deren Interesse der Titel von der Bergung hauptsächlich von Bedeutung sei, wünschenswerth, der Deutlichkeit wegen ausdrücklich im Gesetze hierauf hinzuweisen. Schließlich wurde die Streichung der Worte: „und Aufwendungen", mit 8 gegen 1 Stimme abgelehnt, jedoch der Redaktionscommission anheimgegeben, möglichst deutlich hervorzuheben, was unter Aufwendungen zu verstehen sei.

Zum zweiten Absatze des Artikels wurde, abgesehen von der Bemerkung eines Herrn Abgeordneten, daß der Ausdruck: „Theilnahme" durch einen angemesseneren zu ersetzen sein werde, die Streichung des Wortes: „gleichen" beantragt, weil nicht abzusehen sei, was man hier unter diesem Worte zu verstehen habe; denn es erhalte ja auch nicht ein Jeder von denjenigen Bergern, welche blos Sachen geborgen hätten, einen gleichen Antheil vom Bergelohn, somit müsse jedenfalls dem Ermessen der vertheilenden Behörde anheimgegeben werden, welcher Antheil am Bergelohn den Leistungen desjenigen, der Menschen gerettet habe, entsprechend sei.

Es wurde jedoch entgegnet: Es genüge nicht, auszusprechen, daß diejenigen, die sich mit Rettung von Menschen beschäftigt hätten, auch am Bergelohn Antheil

haben sollten, es müsse vielmehr ausgesprochen werden, daß sie in demselben Maße, wie diejenigen, welche Sachen geborgen hätten, antheilsberechtigt seien, damit die Dienste derjenigen, welche sich blos mit Rettung von Menschen befaßt, oder theils Güter theils Menschen gerettet hätten, nicht verhältnißmäßig geringer vergütet, sondern ebenso hoch angeschlagen würden, als die Leistungen derjenigen, die blos Sachen in Sicherheit gebracht, und damit namentlich besonders ausgezeichnete Dienste bei Rettung von Menschen eben so wohl eine besondere Vergütung fänden, als die bei Rettung von Sachen geleisteten. Eine ausdrückliche Bestimmung dieses Inhalts sei zur Vermeidung von Mißverständnissen dringend erforderlich, weil nach der Definition eine zu vergeltende Bergung oder Hülfeleistung nur dann, wenn Sachen in Sicherheit gebracht worden, vorhanden und Berge- oder Hülfelohn nur von den Sachen zu entrichten sei, somit ganz hinwegfalle, wenn blos Menschen und keine Sachen gerettet seien. Es folge hieraus, daß die Rettung von Menschen zur Theilnahme an der Vergütung an und für sich nicht berechtige, und wenn man aus Humanitätsrücksichten das Gegentheil bestimme und bestimmen müsse, so genüge eine solche allgemeine Vorschrift nicht, da ungewiß bleibe, nach welchem Maßstabe die Vertheilung erfolgen solle. Die vorgeschlagene Bestimmung würde auch ersprießlich wirken, weil die Befürchtung, daß die Rettung von Menschen nicht so lohnend, wie die von Sachen sei, um so weniger aufkommen könne, je deutlicher man das Gegentheil vorschreibe.

Absatz 2 wurde hiernach vorbehaltlich wiederholter Prüfung seiner Fassung angenommen, und der Redaktionscommission insbesondere zur Beachtung anheimgegeben, daß aus der jetzigen Fassung des zweiten Absatzes die irrige Meinung entstehen könnte, als solle er sich auf solche Personen nicht beziehen, welche nicht ausschließlich oder vorzugsweise Menschen, sondern mehr Sachen als Menschen gerettet hätten.

Zu

Art. 7.

wurde beantragt, von einer näheren Bestimmung über das numerische Verhältniß, nach welchem der Bergelohn unter Rheder, Schiffer und Mannschaft zu vertheilen sei, Umgang zu nehmen, somit den Schlußsatz des Artikels ungefähr, wie folgt, zu fassen:

„— — — soweit nicht durch Vertrag unter ihnen ein Anderes bestimmt ist,
„nach Verhältniß der vom Schiffe gelaufenen Gefahr und der von Schiffer
„und Mannschaft geleisteten Dienste vertheilt.“

Der Herr Antragsteller hielt nämlich dafür, daß das in Artikel 7 vorgeschlagene Verhältniß der Antheilsberechtigung des Rheders, Schiffers

und der Mannschaft wenigstens nicht allgemein als zutreffend angesehen werden könne, indem der Rheder hienach zu viel erhalten würde, weil ihm durch die Bergung gar keine Mühe und seinem Schiffe in der Regel keine erhebliche Gefahr erwachse, auch dem Ersteren andere nicht unbedeutende Vortheile, abgesehen vom Bergelohn, durch die für den Weitertransport der geretteten Güter zu entrichtende Fracht zc. zugingen. Ein Mitglied trat diesem Vorschlage eventuell, wenn man nicht den ganzen Artikel für entbehrlich halten würde, aus dem Grunde bei, weil nicht abzusehen sei, in wie fern der in Art. 7 besprochene Fall einer besonderen Regelung bedürfe, und warum es andere Folgen haben solle, wenn dem Schiffe eine Gelegenheit zur Bergung auf offener See zufällig aufgestoßen, als wenn das Schiff in der Absicht der Bergung erst ausgelaufen sei. So selbstverständlich man es halten müsse, daß in dem zuletzt genannten Falle Rheder, Schiffer und Mannschaft als die Bergungsgesellschaft den Bergelohn nach Verhältniß ihrer Leistungen unter sich zu theilen hätten, scheine dies auch in dem erst erwähnten Falle zu sein.

Gegen diesen Antrag wurde jedoch geltend gemacht: Vor Allem müsse zur Vermeidung von Mißdeutungen bemerkt werden, daß dem Schiffer und der Mannschaft durch Art. 7 kein Recht eingeräumt werden solle, zum Zwecke der Bergung von Gütern und in der Absicht, dadurch Erwerb zu machen, vom Wege abzuweichen und die Förderung des ihnen aufgetragenen Unternehmens dadurch zu beeinträchtigen oder zu gefährden. Im Uebrigen sei Art. 7 weder entbehrlich noch ungerechtfertigt. Denn es verstehe sich an und für sich keineswegs von selbst, daß Schiffer und Mannschaft an einem etwa verdienten Bergelohn Antheil hätten. Auf See seien Schiffer und Mannschaft ihre Dienste dem Rheder zu widmen verpflichtet und namentlich sei die Mannschaft die Befehle des Schiffers, welche die Bergung eines Schiffes bezweckten, wenn deren Ausführung nicht mit ganz außerordentlichen Gefahren verbunden sei, zu vollstrecken schuldig, ohne daß sie Anspruch auf eine besondere Vergütung habe. Sie erscheine nicht berechtigt, den Gehorsam zu verweigern, oder die Folgeleistung an die Bedingung einer besonderen Vergütung zu knüpfen, wenn der Schiffer den Befehl ertheile, die Boote auszusetzen, um die Ladung eines gefährdeten Schiffes zu bergen u. dgl. Noch einleuchtender sei es, daß sie ohne den Befehl oder die Erlaubniß des Schiffers mit der Bergung oder Rettung sich nicht befassen könne. In gewissem Sinne erscheine daher immer der Schiffer als der eigentliche Berger und Retter. Die Vortheile, welche aus der Bergung oder Rettung entsprängen, müßten daher dem Schiffer, oder wenn man darauf Gewicht lege,

daß auch der Schiffer in Diensten des Rheders stehe, daß er das Schiff des letzteren führe, daß Bergung und Rettung ohne das Schiff nicht denkbar, und der Rheder der Herr des ganzen Unternehmens sei, ausschließlich dem Rheder zufallen. Da die Billigkeit aber dafür spreche, den Schiffer und die Mannschaft an einem solchen Gewinn Antheil nehmen zu lassen, müsse, wenn man dem Schiffer und der Mannschaft einen solchen Gewinnantheil sichern wolle, eine ausdrückliche Bestimmung dieses Inhalts Aufnahme finden. Aus dem Bisherigen ergebe sich auch, daß dem Rheder mit der Hälfte des Bergelohns nicht zu viel zugesprochen werde. Ohne das Unternehmen des Rheders würde die Mannschaft gar keine Gelegenheit zur Bergung gehabt haben. Dazu komme noch, daß durch die Bergung immer einiges und in vielen Fällen ein großes Risiko für das Schiff entstehe, indem der durch die Bergung entstehende Aufenthalt 2c. 2c. möglicherweise von Einfluß auf die Rechte und Verbindlichkeiten des Assekuradeurs werden könne u. s. w. Die vorgeschlagene Vertheilungsart stehe auch mit dem Gebrauche mancher Seeplätze, und namentlich an der Ostsee, in Einklang. Ihre Aufnahme in das Gesetz sei wünschenswerth, um die zahlreichen Streitigkeiten abzuschneiden, welche bis jetzt über die fragliche Vertheilung des Bergelohns entstanden seien. Diese Streitigkeiten würden bei der Annahme des vorliegenden Antrags fortdauern, denn er biete dem Richter gar keinen sicheren Anhaltspunkt, indem nicht abzusehen sei, wie das Verhältniß der dem Schiffe verursachten Gefahr zu den Dienstleistungen der Mannschaft gefunden werden könne.

Der in Rede stehende Antrag wurde schließlich mit 7 gegen 2 Stimmen abgelehnt.

Von einer Seite wurde hierauf die Ergänzung des Art. 7 durch eine Bestimmung darüber beantragt, wie das der Mannschaft zufallende Viertheil des Bergelohns unter dieselbe zu vertheilen sei, und vorgeschlagen, hiefür das Verhältniß der Gage, eventuell, da nicht immer alle auf dem Schiffe vorhandenen Seeleute eine Gage bezögen, aber gleichwohl alle Antheil haben müßten, weil die Bergung als ein dem Schiffe und der Mannschaft widerfahrener Glücksfall anzusehen sei, das Verhältniß des Ranges der einzelnen Schiffsleute für maßgebend zu erklären. Dieser Vorschlag wurde nach kurzer Berathung einstimmig zum Beschlusse erhoben.

Ein Mitglied beantragte hiernächst im Eingange des Artikels statt: „Wird — — von dem Schiffer und der Schiffsmannschaft eines anderen Schiffs" zu setzen: „Wird — — von einem anderen Schiffe", weil im Hinblicke auf die eben geltend gemachten Erwägungen nichts auf die

Thätigkeit der einzelnen Schiffsleute ankommen könne, sondern der Schiffer und jeder Schiffsmann seinen Antheil haben müsse, gleichviel ob der erstere den Befehl zur Bergung gab, oder ob, weil er vielleicht gerade krank darnieder lag ꝛc., der Steuermann die Bergung anordnete und leitete, und ob der einzelne Schiffsmann am Bergungsakte unmittelbar Theil nahm oder, indeß die Bergung vor sich ging, den Dienst auf dem Schiffe verrichtete. Auch dieser Vorschlag wurde mit 7 gegen 2 Stimmen zum Beschlusse erhoben. Zu

Art. 8

wurde zunächst erläuternd bemerkt: Es sei eine bekannte Erfahrungssache, daß von Seiten der Strandbewohner die Unglücksfälle der Seefahrer mitunter ungebührlich ausgebeutet würden. Die meisten Strandordnungen enthielten deshalb eine Reihe von Bestimmungen gegen solche Mißbräuche, indem sie verordneten, daß Niemand ohne Erlaubniß des Schiffers an Bord kommen dürfe, um zu bergen u. dgl. Diese Bestimmungen seien ihrer Natur nach polizeilichen Charakters und könnten als solche im gemeinsamen Seerecht keine Stelle finden. Einzelheiten könnten ohnehin auch aus dem Grunde nicht aufgenommen werden, weil vieles von den betreffenden Oertlichkeiten und den Einrichtungen der einzelnen Staaten ꝛc. abhänge. Es empfehle sich deshalb, im Gesetze lediglich das privatrechtliche Prinzip anzuerkennen, daß aufgedrungene Hülfe nicht belohnt werde, und sodann einige der relevantesten Fälle beispielsweise hervorzuheben. Ziffer 2 sei aufgenommen worden, weil nach den Beschlüssen der Versammlung zu Art. 455 des preuß. Entwurfs die hier erwähnten Personen kraft ihres Dienstverhältnisses zur Bergung mitzuwirken verpflichtet seien, und deshalb auch nach Aufhebung des Dienstvertrags während der Bergung ihre Gage fortzubeziehen hätten.

Ein Mitglied stellte hierauf den Antrag, die Worte: „wohin namentlich gehört — — zuwider gehandelt wird" zu streichen, somit die unter Ziffer 1 enthaltene Exemplifikation von Fällen aufgedrungener Hülfe zu beseitigen, und es ausschließlich bei der Anführung des Prinzips zu belassen, da die angeführten Beispiele nicht ganz allgemein und ohne alle Ausnahme als zutreffend erachtet werden könnten, und die Aufzählung doch ohne besonderen praktischen Werth, weil nicht erschöpfend sei. Da indeß die Beibehaltung einiger Beispiele der größeren Deutlichkeit wegen mehrseitig für wünschenswerth gehalten wurde, ward dieser Antrag nicht weiter verfolgt.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde hierauf beantragt, in einer neuen Ziffer auszusprechen, daß auch derjenige des Bergelohns verlustig sein solle, der von der stattgehabten Bergung bei der zuständigen Behörde

Anzeige zu erstatten unterlasse. Da auf die Bemerkung des Herrn Referenten, daß diese Bestimmung in der Anlage B zum 329. Protokolle nur deshalb nicht aufgenommen worden sei, weil vielleicht nicht in allen deutschen Seestaaten entsprechende Einrichtungen, wie Strandbehörden, oder die Vorschrift, daß von jedem geborgenen Gegenstand Anzeige zu erstatten sei u. dgl., beständen, sich ergab, daß solche Einrichtungen allenthalben vorhanden seien, ward dem vorliegenden Antrage mit Stimmeneinhelligkeit stattzugeben beschlossen.

Hierauf wurde beantragt, zur Ergänzung des Art. 8 die Bestimmung in § 11 der Anlage A zum 329. Protokolle anzunehmen, somit zu bestimmen, daß der Schiffer jederzeit an Bord des Schiffs zurückkehren und die Führung und Rettung des Schiffs sowie die Leitung der Rettungsanstalten übernehmen dürfe, jedoch vorbehaltlich der bereits erworbenen Rechte auf Hülfs- und Bergelohn, und daß Jedermann, der dieser Bestimmung zuwider handle, seines Anspruchs auf Hülfs- und Bergelohn verlustig gehe.

Einige von den Herren Abgeordneten hielten diese Bestimmung aber für eine selbstverständliche Folge des Princips, daß die Hülfe niemals aufgedrungen werden dürfe, weil die Hülfe nicht allein, wenn sie von Anfang an nicht verlangt worden, sondern auch dann als aufgedrungen erscheine, wenn sie zwar Anfangs genehmigt, aber für die Folge abgelehnt, und dessenungeachtet fortgesetzt worden sei.

Von anderen Seiten wurde die beantragte Zusatzbestimmung um deswillen als bedenklich bezeichnet, weil sie mit den polizeilichen Institutionen einiger Staaten im Widerspruch zu stehen scheine, und hiezu bemerkt: In einigen Staaten seien für die Leitung der Rettungs- und Bergungsangelegenheiten besondere Strandbeamte angestellt. Diese dürften nach den Gesetzen der betreffenden Staaten, abgesehen von denjenigen Fällen, in denen die Rücksicht auf die Sicherheit anderer Schiffe, die Hafenordnungen und dgl. ein Einschreiten von Amtswegen erforderlich machten, ihre Hülfe zwar Niemand aufdringen und sich eines in Noth befindlichen, nicht schon von Schiffer und Mannschaft verlassenen Schiffs nicht eher annehmen, als bis ihre Hülfe verlangt sei; wenn aber ihre Hülfe einmal in Anspruch genommen worden, ständen ihnen auch die nöthigen Anordnungen zu, und seien sie alsdann, wenigstens in einzelnen Fällen, die Verfügungen des Schiffers nicht unbedingt vollziehen zu lassen verpflichtet. Es habe deshalb zwar nichts im Wege gestanden, ganz allgemein auszusprechen, daß die Hülfe nie von Anfang an aufgedrungen werden dürfe, es erscheine dagegen bedenklich, eben so allgemein auszusprechen, daß der Schiffer nach

Gefallen auch nach Annahme der dargebotenen Hülfe die Leitung des Bergungsgeschäfts und das Commando des Schiffs wieder übernehmen könne, wogegen jedoch von Seite des Herrn Antragstellers bemerkt wurde, daß der § 11 der Anlage A nur der Privatwillkühr steuern, nicht aber in die polizeilichen Einrichtungen der einzelnen Staaten eingreifen solle, und daß ähnliche Bestimmungen sich auch in anderen Strandordnungen z. B. der hannoverschen befänden. Von anderer Seite wurde aber gegen den Antrag noch vorgebracht: Die Bestimmung des in Rede stehenden § 11 sei auch deshalb bedenklich, weil der Schiffer nach Wiederantritt des Commandos über das Schiff und das Bergungsgeschäft seine Anordnungen so treffen könnte, daß dadurch die bis dahin schon erworbenen Rechte der Berger auf Bergelohn rc. gefährdet würden, sei es, daß dies absichtlich behufs Verkürzung der Berger, sei es, daß es aus Unkenntniß geschehe, indem er z. B. die Niederlegung der Waaren, aus denen die Berger allein ihre Befriedigung erlangen könnten, an einem Platze anordne, an welchem diese Waaren noch fortwährend gefährdet erschienen u. dgl. Mit Rücksicht auf dieses Bedenken, und da hiernach der Vorbehalt der bereits erworbenen Rechte der Berger keinen praktischen Werth haben würde, wenn der Schiffer zu jeder Zeit die Leitung des Bergegeschäfts wieder übernehmen dürfte, ward nicht nur die Ablehnung des in Rede stehenden § 11, sondern auch die Streichung der Worte: „oder dessen Anordnungen zuwider gehandelt wird“ aus Ziffer 1 des § 8 der Anlage B zum 329. Protokolle empfohlen.

Bei der Abstimmung wurde § 11 der Anlage A zum 329. Protokolle in dem oben angegebenen Sinne mit 5 gegen 4 Stimmen abgelehnt, und mit 6 gegen 3 Stimmen beschlossen, aus Art. 8 Ziffer 1 der Anlage B die Worte: „oder dessen Anordnungen zuwider gehandelt wird“ zu streichen.

Zu Ziffer 2 wurde die Streichung beantragt, weil es sich auf Grund der Definition von selbst verstehe, daß die Mannschaft des verunglückten oder in Gefahr befindlichen Schiffs keinen Anspruch auf Bergelohn habe, die ausdrückliche Erwähnung dieser Bestimmung aber mit den Anforderungen der Logik in Widerspruch stehen würde. Der Herr Antragsteller bemerkte nämlich: Nach Inhalt der in Art. 1 aufgestellten Definition der Bergung solle ein Bergungsfall nur dann vorhanden sein, wenn ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder zum Theil von einem Dritten in Sicherheit gebracht werde, nachdem sie der Verfügung des Schiffers und der Schiffsmannschaft durch höhere Gewalt entzogen, oder in Folge einer solchen von derselben verlassen waren. Der Schiffer und die Schiffsmann=

die Schiffsmannschaft sei also dem Dritten gegenüber gestellt, somit schon aus der Definition der Bergung ersichtlich, daß Schiffer und Schiffsmannschaft so lange, als ihr Verhältniß zum Schiffe nicht gänzlich aufgelöst erscheine, nicht als Berger mit Anspruch auf Bergelohn auftreten könnten. Es scheine unthunlich, bei Aufzählung von Ausnahmen in dem Sinne, daß diese und jene Personen, obwohl sie eigentlich unter die Definition fielen, gleichwohl keinen Bergelohn erhalten sollten, auch solche Personen zu erwähnen, denen schon nach der Definition kein Bergelohn zukomme. Wenn Ziffer 2 dessenungeachtet aufgenommen würde, so werde man nicht annehmen, daß damit etwas Selbstverständliches wiederholt gesagt werden solle, sondern hieraus Folgerungen ziehen, welche der Absicht der Versammlung gewiß nicht entsprächen, und namentlich annehmen, daß diejenigen Personen, welche zur Mannschaft des verunglückten Schiffes gehört hätten, selbst dann nicht als Berger betrachtet werden könnten, wenn sie unzweifelhaft als Dritte erschienen. Letzteres könne recht wohl statthaben. Denn die zu Art. 455 des preuß. Entwurfs angenommene Bestimmung, daß die Mannschaft nach dem Unglücksfall und der dadurch herbeigeführten Aufhebung des Dienstvertrages gegen Fortbezug der Gage zur Bergung mitzuhelfen verpflichtet sei, könne schon ihrem Wortlaute, mehr aber noch ihrem ganzen Sinne nach nicht anders Anwendung finden, als wenn die Bergung sich unmittelbar an den Unglücksfall anreihe, die Dienstleistung für die erstere somit als eine Fortsetzung des Dienstverhältnisses erscheine. Wenn das Verhältniß der Mannschaft zum Schiffe aber vollständig aufgelöst gewesen sei und vielleicht erst Wochen lang darnach das Schiff oder die auf dem Schiffe verladen gewesenen Güter an das Land trieben und bei deren Bergung einer oder der andere von der früheren Schiffsmannschaft mitwirke, werde derselbe als Dritter und als Berger anzusehen sein, und keine Rede davon sein können, daß für ihn die Gage wieder während der Zeit der Bergung zu laufen beginne.

Hiegegen wurde erwidert: Die obige Auffassung sei schon in so weit nicht ganz richtig, als das Dienstverhältniß der Schiffsmannschaft durch den Verlust des Schiffes endige, und die Verpflichtung derselben, dessenungeachtet bei der Bergung namentlich der Ladung, Hülfe zu leisten, auf einer positiven Vorschrift beruhe. Wenn man aber auch die Richtigkeit der eben dargelegten Auffassung vollständig zugestehen wolle, so scheine dessenungeachtet die gänzliche Beseitigung der Ziffer 2 noch nicht gerechtfertiget und ihre Beibehaltung wegen der Deutlichkeit und wegen ihres Zusammenhangs mit der bei Berathung des Art. 455 des preußischen Ent-

wurfs angenommenen Bestimmung über die Verpflichtung der Mannschaft zur Theilnahme an der Bergung zum mindesten zweckmäßig. Es empfehle sich aber allerdings, die Stellung und Fassung der Ziffer 2 zu verändern, und, um den Anschein zu vermeiden, als habe die Versammlung eine Ausnahme statuiren wollen, wo schon die Regel keine Anwendung finden würde, aus Ziffer 2 einen besonderen Artikel zu machen oder dieselbe zu Art. 1 hinzuzufügen und unter Bezugnahme auf Art. 455 des preuß. Entwurfs etwa dahin zu fassen, daß Schiffer und Schiffsmannschaft zu den Dritten nicht zu rechnen, somit zum Bezuge von Bergelohn nicht berechtigt seien. Dagegen wurde von einer Seite wieder die Beibehaltung von Ziffer 2 in der Fassung und Stellung des Antrags befürwortet, von einer anderen Seite aber gegen Ziffer 2 weiter geltend gemacht: Die Belohnung, welche die Mannschaft für ihre Bemühungen bei der Bergung erhalten würde — die Gage für wenige Tage — sei so gering, daß die Bestimmung des Art. 455 des preuß. Entwurfs an und für sich schon als unbillig und vielleicht auch als unzweckmäßig sich darstelle, da sie keine Aufmunterung zu reger Theilnahme an der Bergung enthalte. Zu einer solchen Bestimmung scheine nunmehr um so weniger Grund vorhanden zu sein, da beschlossen worden, daß die Berger keineswegs ohne Weiteres einen Anspruch auf eine Quote des Geborgenen, sondern nur auf angemessene Bezahlung der geleisteten Dienste hätten, und der Mannschaft ein gleicher Anspruch ohne Gefahr eingeräumt werden zu können scheine. Dazu komme aber noch, daß die Mannschaft selbst der geringen Vergütung, die ihr für ihre Bemühungen bei der Bergung zugedacht sei, sehr leicht dadurch verlustig gehen könne, daß der Rheder für die Heuer nur mit Schiff und Fracht hafte, wenn das Schiff noch nach mühevoller und gefährlicher Bergung der Ladung ganz vergehen und die Fracht zur Deckung der Heuer nicht zureichen sollte. Wenn man hienach die zu Art. 455 des preuß. Entwurfs angenommene Bestimmung und die in Rede stehende Ziffer 2 überhaupt beibehalten wolle, würde man doch wenigstens eine andere schützende Vorschrift im Interesse der Mannschaft aufnehmen müssen. Zu diesem Zwecke wurde auf Grund mehrfacher Erörterungen darüber, welche Vorschrift sich als die zweckmäßigste darstellen dürfte, folgende Zusatzbestimmung in Vorschlag gebracht:

„Die dem Schiffer und der Schiffsmannschaft während der Zeit „der Bergung der Ladung nach Art. 455 (des preuß. Entwurfs) „gebührende Heuer ist, insoweit Schiff und Fracht unzureichend „sind, als Bergelohn von den geborgenen Gütern zu tragen.“

Gegen diesen Antrag wurde jedoch eingewendet: Dem Schiffer und der Mannschaft mehr als die Heuer für die Zeit der Bergung zuzugestehen, sei höchst gefährlich wegen der Versuchung, die dann vorhanden wäre, das Schiff absichtlich an den Strand zu setzen, um bergen zu können u. dgl. Ein Anspruch auf Bergelohn könne dem Schiffer und der Mannschaft somit in keinem Falle zugestanden werden. Dieselben würden dadurch in der That nicht erheblich verletzt, weil Rheder, Ladungseigenthümer und Assekuradeure ausgezeichnete Dienste bei der Bergung dem Schiffer und der Mannschaft von freien Stücken besonders zu lohnen gewohnt seien. Die beantragte Zusatzstimmung sei aber auch um deswillen bedenklich, weil eventuell die Natur der in Rede stehenden Heuer ganz verändert werde und der Mannschaft ganz andere Verpflichtete gegenübergestellt werden sollten, als sie bei Abschluß des Heuervertrags gehabt hätten.

Bei der Abstimmung wurde die zuletzt besprochene Zusatzbestimmung mit 6 gegen 3 Stimmen, und der Antrag auf Streichung der Ziffer 2 mit allen gegen 1 Stimme abgelehnt.

Hierauf wurden die Protokolle der CCCXXIV. Sitzung vom 12. April, der CCCXXV. Sitzung vom 14. April, und der CCCXXVI. Sitzung vom 16. April verlesen und genehmigt.

CCCXXXII. Sitzung.

Hamburg, am 3. Mai 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde in heutiger Sitzung, an welcher auch Herr Professor Dr. von Hahn Antheil nahm, zu

Art. 9

der Anlage B zum 329. Protokolle übergegangen und erläuternd hiezu bemerkt: Eine persönliche Haftbarkeit der Eigenthümer geborgener oder geretteter Gegenstände für die Bergungs- oder Hülfekosten stehe mit der Ansicht im Widerspruch, daß die Eigenthümer von Schiff und Ladung möglichst davor geschützt werden müßten, durch die Seegefahr mehr als

das der See anvertraute Vermögen zu verlieren. Schließe man aber diese persönliche Haftbarkeit aus, so könne man auch nicht umhin, den Gläubigern wegen der gedachten Kosten ein Pfandrecht an den geborgenen oder geretteten Gegenständen zu gewähren. Dem Pfandrechte trete nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen das Retentionsrecht in Ansehung der geretteten Gegenstände hinzu. Die Bestimmungen des Art. 9 fänden nun zwar, in so fern es sich um die Kosten der Bergung und Rettung des Schiffes handle, im Titel von den Schiffsgläubigern ihre Erledigung. Gleichwohl sei derselbe nicht entbehrlich, da hier jedenfalls die im Titel von den Schiffsgläubigern unberührt bleibende Frage erledigt werden müsse, welche Rechte die Berger in Ansehung der von der Ladung zu entrichtenden Kosten haben sollten. Da man nun auch bei Beantwortung dieser Frage Rücksicht auf die Pfandrechtssysteme derjenigen Gesetzgebungen nehmen müsse, in welchen nur kundbare Pfandrechte anerkannt würden, so habe man nur die Wahl, ob man den Gläubigern diejenigen Rechte an den Gütern einräumen wolle, welche zur Sicherung der Frachtforderung statuirt seien, oder die zur Sicherung der Bodmereiforderung gewährten Rechte. Letzteres sei für die Berger günstiger und scheine auch den Verhältnissen besser zu entsprechen, weshalb es in Art. 9 vorgeschlagen sei. Wenn man dieser Auffassung Folge gebe, so werde dadurch zugleich die weitere Frage erledigt, wen der Berger, um seinen Anspruch geltend zu machen, belangen müsse.

Art. 9 wurde hierauf ohne Beanstandung angenommen.

Art. 10

wurde gleichfalls angenommen. Von einem Herrn Abgeordneten wurde hierauf der Antrag gestellt, die in den Titel von der großen Haverei aufgenommene Bestimmung, daß der Empfänger beitragspflichtiger Güter für die Beiträge persönlich hafte, wenn er dieselben angenommen habe, obschon ihm bekannt gewesen, daß Havereibeiträge davon zu entrichten seien, auch auf Güter, von welchen Berge- oder Hülfelohn zu entrichten sei, auszudehnen und demgemäß in einem Zusatze zu Art. 10 auszusprechen, daß der Empfänger geborgener Güter persönlich für den Berge- und beziehungsweise Hülfelohn hafte, wenn er dieselben angenommen habe, obschon ihm bekannt gewesen, daß Berge- oder Hülfelohn davon zu entrichten sei. Der Herr Antragsteller bemerkte hiezu, diese Bestimmung entspreche nicht nur den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, sondern auch der bisher bestehenden Rechtsanschauung und sei von großer praktischer Bedeutung, namentlich bezüglich des Hülfelohns, weil der Schiffer im Falle der Hülfeleistung

fortwährend die Verfügung über die Güter behalte, und die Hülfeleistenden dessenungeachtet nur aus diesen Gütern ihre Befriedigung verlangen könnten; auch behielt sich der Herr Antragsteller vor, in der Folge eine ähnliche Bestimmung für den Titel von der Bodmerei in Vorschlag zu bringen.

Dieser Antrag wurde nach kurzer Diskussion, in welcher namentlich hervorgehoben ward, daß die beantragte Zusatzbestimmung nicht mehr bedenklich sei, nachdem beschlossen worden, ein Maximum für den Berge- und Hülfelohn vorzuschreiben, mit Stimmeneinhelligkeit zum Beschlusse erhoben.

Zu

Art. 11

wurde von einem Herrn Abgeordneten die Streichung beantragt, weil es sich von selbst verstehe, daß die Landesgesetze diejenigen Rechtsverhältnisse durch ergänzende Bestimmungen regeln könnten, die im gemeinsamen Handelsrechte unerledigt geblieben seien, und zu einem ausdrücklichen Vorbehalt der Landesgesetze, wie auch durch das bisherige Verfahren der Versammlung anerkannt worden, nur dann eine genügende Veranlassung vorhanden sei, wenn Grund zu der Annahme bestehe, daß in einzelnen Ländern möglicher Weise ein Bedürfniß für Statuirung abweichender Bestimmungen vorliege.

Es wurde jedoch entgegnet, ein hinreichender Grund für den in Art. 11 vorgeschlagenen Vorbehalt liege ebenso, wie bei dem entsprechenden Vorbehalt im Titel von der Schiffsmannschaft, darin, daß zur Vermeidung einer irrigen Auffassung des Gesetzes angedeutet werden müsse, die Versammlung habe die Absicht nicht gehabt, den betreffenden Gegenstand, namentlich in polizeilichen Beziehungen, erschöpfend zu regeln. Der Antrag auf Streichung des Art. 11 wurde schließlich mit 8 gegen 2 Stimmen abgelehnt.

Der Herr Referent beantragte hierauf, den Ausführungen in der 329. Sitzung entsprechend, folgenden Zusatz anzunehmen:

a. „Die Bestimmungen der Landesgesetze über die Wiedernehmung eines „vom Feinde genommenen Schiffs werden durch die Bestimmungen „dieses Titels nicht berührt."

Der Herr Antragsteller bemerkte hiezu, daß sich diese Bestimmung nur auf die Fälle der Wiedernehmung von Schiffen aus der Gewalt feindlicher Kriegsschiffe oder Caper erstrecken solle, nicht aber auf Fälle der Wiedernehmung von Schiffen aus der Gewalt der Seeräuber. Die Wiedernehmung eines Schiffs aus der Gewalt von Seeräubern solle vielmehr nach der Absicht dieses Antrags als Fall einer gewöhnlichen Bergung oder

Hülfeleistung angesehen werden. Auf stattgehabte Anregung fügte derselbe noch hinzu, er habe eine eventuelle Anwendung des Titels von der Bergung und Hülfeleistung für den Fall, daß keine Landesgesetze hierüber vorhanden seien und auch in anderer Weise von der Landesregierung keine Vorsorge getroffen worden, keine Instruktion für den einzelnen Krieg erlassen sei u. dgl., nicht ausschließen wollen, und eben so wohl die bereits bestehenden, als die künftig noch zu erlassenden Landesgesetze, Verordnungen 2c. 2c. salviren wollen.

Ein Mitglied hielt dafür, daß die eventuelle Anwendbarkeit des Titels von der Bergung und Hülfeleistung auf die Fälle der Wiedernehmung der vom Feinde genommenen Schiffe deutlicher ausgedrückt werden müsse, wenn sie von der Versammlung beabsichtigt sei, weil sich der erwähnte Titel nach Inhalt der früheren Debatten nur auf die Rettung aus der eigentlichen Seegefahr, ausschließlich der Kriegsgefahr, beziehe. Diese Ansicht fand jedoch mehrseitigen Widerspruch.

Von einer anderen Seite wurde die Meinung vertreten, der Titel von der Bergung und Hülfeleistung passe in keiner Weise auf die Wiedernehmung der vom Feinde genommenen Schiffe, und könne deshalb auch nicht einmal eventuell Anwendung hierauf finden. Von dieser Seite wurde deßhalb folgende Fassung für die beantragte Zusatzbestimmung empfohlen:

b. „Die Fälle der Wiedernehmung eines vom Feinde genommenen Schiffs werden durch die Bestimmungen dieses Titels nicht berührt.“

Bei der Abstimmung wurde die Fassung unter b mit 8 gegen 2 Stimmen abgelehnt und mit 9 gegen 1 Stimme der Antrag unter a in dem Sinne, daß die eventuelle Anwendbarkeit des Titels von der Bergung und Hülfeleistung, ferner eben so wohl die künftige als gegenwärtige Gesetzgebung der einzelnen Länder gewahrt bleiben solle, angenommen.

Derjenige Herr Abgeordnete, welcher die Anlage A zum 329. Protokolle eingebracht hatte, schlug hierauf vor, zur Ergänzung des Titels von der Bergung und Hülfeleistung die Bestimmung des § 4 lit. d seines Antrags anzunehmen.

Zur Unterstützung dieses Antrags wurde sowohl von Seiten des Herrn Antragstellers, als von anderen ihm beitretenden Mitgliedern bemerkt: In dem von der Versammlung bereits angenommenen Art. 4 der Anlage B zum 329. Protokolle sei bestimmt, daß von dem Bruttowerth der geborgenen oder geretteten Güter gewisse Kosten in Abzug zu bringen seien, bevor der Werth derselben bei Feststellung des Berge- und Hülfelohns in Betracht gezogen werden dürfe. Es sei ein dringendes Bedürfniß dafür vorhanden,

genauer zu bestimmen, welche Kosten hierunter zu verstehen seien, denn je nachdem mehr oder weniger Kosten hieher gerechnet werden müßten, werde der Nettowerth der Güter, der ein wesentliches Moment bei Feststellung des Berge- und Hülfelohns bilde, und das Drittheil, über welches der Berge- und Hülfelohn nicht hinausgehen dürfe, größer oder geringer sein. Wenn das Gesetz darüber, welche Kosten hier gemeint seien, keine nähere Bestimmung enthalte, so werde eine Menge von Streitigkeiten hierüber die unausbleibliche Folge sein. Eine Bestimmung dieser Art sei aber auch noch aus einem anderen Grunde wünschenswerth. Bei Berathung des Art. 4 sei der Antrag statt: „Kosten" „Bergekosten" zu setzen, deshalb abgelehnt worden, weil man hierunter gewöhnlich auch den Bergelohn verstehe, dieser aber hier nicht habe in Betracht kommen sollen, sondern nur diejenigen Kosten gemeint gewesen seien, welche den Bergern, abgesehen von dem Bergelohn, besonders ersetzt werden müßten. Es werde somit auch die weitere Frage eine genügende Erledigung finden müssen, welche Kosten und Auslagen schon als durch den Bergelohn ersetzt anzusehen, und welche den Bergern besonders zu vergüten seien, da auch hierüber die schädlichsten Differenzen entstehen würden, wenn das Gesetz keinen ausreichenden Anhaltspunkt biete. Bei jedem Bergungsfalle kämen, abgesehen von den Bemühungen der Berger, Leistungen vor, für welche in irgend einer Form eine genügende Entschädigung gegeben werden müsse. Dahin gehöre namentlich die Aufwendung von Material, Böten, Wagen u. dgl. Es sei nun von großer praktischer Bedeutung, ob diese Kosten besonders zu bezahlen seien, oder ob man annehme, daß sie schon mit dem Bergelohn vergütet würden. Sie dürften zwar selbstverständlich auch im letzten Falle weder dem Rheder und Ladungseigenthümer gegenüber, noch bei der Vertheilung des Bergelohns unter die einzelnen Berger außer Berücksichtigung bleiben, sondern müßten sowohl bei Ausmessung des entsprechenden Bergelohns als bei dessen Vertheilung genügende Würdigung finden; es würde aber in diesem Falle für die in Rede stehenden Verwendungen und die Bemühungen zusammengenommen mehr nicht als ein Drittheil vom Nettowerth des Geborgenen zuerkannt werden dürfen. Im ersten Falle dagegen würde das Drittheil dieses Nettowerthes um so viel, als die Entschädigung für solche Verwendungen betrage, überstiegen werden können. Bei Berathung des Art. 6 der Anlage B zum 329. Protokolle sei die Mehrheit der Versammlung zwar bereits von der Ansicht ausgegangen, daß alle durch die Bergung selbst bedingten Verwendungen und Kosten nicht besonders neben dem Bergelohn zu vergüten seien; jene Bestimmung scheine indeß nicht zu genügen, sondern eine nähere Präzisirung der be-

sonders zu vergütenden Kosten zur Vermeidung von Streitigkeiten erforderlich zu sein. Die in Vorschlag gebrachte Zusatzbestimmung habe überdieß den Vortheil, daß dadurch die besonders zu ersetzenden Auslagen und Verwendungen in dem technischen Begriffe der „Bergungskosten" zusammengefaßt, und in der Folge, namentlich im Titel von den Schiffsgläubigern und deren Rangordnung, bei Feststellung der Vorrechte 2c. 2c. mit einem einzigen Worte bezeichnet werden könnten.

In der Diskussion über diesen Antrag traten, wie bereits angedeutet, mehrere Mitglieder dem Herrn Antragsteller bei; sie waren indeß zum Theil anderer Ansicht darüber, wie die betreffende Bestimmung zu fassen sei. Ein Mitglied hielt dafür, daß eine spezielle Aufzählung der besonders zu vergütenden und bei Feststellung des Bergelohns von dem Bruttowerth des Geborgenen abzuziehenden Kosten um deswillen bedenklich sei, weil sie doch nicht erschöpfend würde sein können, und schlug vor, statt der beantragten eine prinzipielle Bestimmung des Inhalts aufzunehmen, daß die Kosten, welche durch den Bergungsakt selbst entständen, als durch den Bergelohn vergütet anzusehen und unter den im Art. 4 erwähnten Kosten diejenigen zu verstehen seien, welche nach der Bergung erforderlich würden und hienach besonders vergütet werden müßten. Ein anderes Mitglied schlug vor, die spezielle Aufzählung in exemplifizirender Form mit der oben erwähnten prinzipiellen Bestimmung zu verbinden.

Von anderer Seite wurde jedoch eingewendet, daß durch diese beiden Vorschläge die befürchteten Streitigkeiten nicht abgeschnitten würden, indem fortwährend unklar bliebe, welche einzelnen Kosten unter das Prinzip fielen, daß eine exclusive Aufzählung aber ganz besonders mit Rücksicht auf die Persönlichkeiten der gewöhnlichen Berger höchst wünschenswerth erscheine. Es wurde deshalb folgende Bestimmung in Vorschlag gebracht:

a. „Der Bergelohn und Hülfelohn umfaßt zugleich die Vergütung für „die Aufwendungen, welche die Berger oder Helfer beim Bergen „und Helfen gehabt haben.

„Nicht begriffen im Berge- und Hülfelohn sind dagegen die Un„kosten und Gebühren der Behörden und die von dem Geborgenen „etwa zu entrichtenden Abgaben, die Unkosten für die Aufbewah„rung, Schätzung und Veräußerung des Geborgenen, sowie end„lich die etwaigen außerordentlichen Kosten und Verwendungen für „das Geborgene nach der Bergung."

Der Herr Antragsteller gab sodann anheim, die Fassung des Art. 4 dahin zu berichtigen, daß unter den dort erwähnten Kosten lediglich die in Abs. 2 dieses Antrags genannten zu verstehen, die im ersten Absatz erwähnten

Aufwendungen aber bei Feststellung des Berge- oder Hülfelohns zu berücksichtigen seien.

Ein Herr Abgeordneter beanstandete hierauf die Schlußworte des Antrags unter a: „sowie endlich die etwaigen außerordentlichen Kosten und Verwendungen für das Geborgene nach der Bergung", indem er bemerkte: Diese Bestimmung führe zu weit, da sie keine Beschränkung darüber enthalte, auf wie lange Zeit nach der Bergung sie sich erstrecken solle. Wenn aber alle nach der Bergung erwachsenden Kosten von dem Bruttowerth des Geborgenen abgezogen werden müßten, um das Drittheil zu ermitteln, über welches der Bergelohn nicht hinausgehen dürfe, so würden die Berger, abgesehen von der Unmöglichkeit einer Ausführung dieser Vorschrift, in ihren Ansprüchen unbilligerweise beeinträchtigt, falls Schiff und Ladung lange Zeit hindurch am Bergungsort aufbewahrt werden müßten, bevor der Eigenthümer ermittelt und weiter über dieselbe verfügt werde u. dgl. Da nun außer den in Abs. 2 genannten keine anderen Kosten denkbar seien, die hier noch in Betracht kommen könnten, als die Kosten für Erhaltung des Geborgenen, die Aufzählung in Abs. 2 nach Hinzufügung dieser Kosten vielmehr vollständig erschöpfend sei, so werde beantragt, die eben beanstandeten Worte zu streichen, und nur noch der Erhaltungskosten Erwähnung zu thun.

Andere von den Herren Abgeordneten waren in sachlicher Beziehung anderer Ansicht, als die bisher erwähnten Mitglieder. Mehrere hielten nämlich dafür, daß den Bergern und Helfern wenigstens die außerordentlichen Kosten und Verwendungen besonders zu vergüten seien, welche durch den Akt der Bergung und Hülfeleistung selbst erforderlich würden, daß Abs. 1 des Antrags unter a demnach auf die gewöhnlichen Auslagen und Verwendungen für die Bergung und Hülfeleistung, für die gewöhnliche Ausrüstung hiezu 2c. 2c. zu beschränken sei. Noch andere von den Herren Abgeordneten waren der Ansicht, daß den Bergern und Helfern alle Verwendungen und Auslagen während und nach der Bergung und Hülfeleistung, als Bootmiethe, Fuhrlohn u. dgl. besonders zu vergüten seien, der Bergelohn somit nur für ihre persönlichen Leistungen zu reichen sei, daß also schon für die letzteren ein Drittheil vom Werthe des Geborgenen müsse zuerkannt werden dürfen, was um so unbedenklicher erscheine, da nach dieser Auffassung das Drittheil geringer als außerdem wäre, weil eine größere Menge von Kosten vom Bruttowerth in Abzug gebracht würde. Die Mitglieder, welche sich in diesem Sinne aussprachen, beriefen sich darauf, daß ihre Ansicht mit dem herrschenden Gebrauche in Einklang

stehe, und eine andere Auffassung die Interessen der Berger gefährden, in Folge hievon aber dem Seehandel selbst nachtheilig werden könne.

Ein Mitglied beantragte endlich, die Fassung des § 79 der hannoverschen Strandungsordnung von 1846 anzunehmen, damit alle, auch die gewöhnlichen Auslagen für Bootmiethe ꝛc., jedoch mit Ausnahme der Verwendungen des eigenen Materials, besondere Vergütung fänden, also zu bestimmen:

b. „Als Bergekosten, welche vor Bestimmung des Bergelohns von dem „Strandgute abzuziehen sind, sollen angesehen werden: alle Ausgaben für Bergung, Aufbewahrung, Schätzung oder Versilberung „des Guts, einschließlich der durch diese Geschäfte veranlaßten Gebühren und Auslagen der Behörden, sowie die von dem Gute etwa „zu entrichtenden Abgaben."

Hiegegen wurde jedoch eingewendet, daß eine solche Bestimmung, nach welcher zwar die Miethe für ein fremdes Boot, nicht aber die Entschädigung für das eigene Boot zu den besonders zu vergütenden Bergungskosten gehören solle, u. dgl., zu vielfachen Umgehungen des Gesetzes führen und der nöthigen Consequenz entbehren würde.

Besondere Beanstandung fanden noch die Worte des zweiten Absatzes des Antrags unter a: „etwa zu entrichtenden Abgaben." Es wurde nämlich bemerkt, es erhelle nicht deutlich genug, ob hierunter auch die von den geborgenen Gütern etwa zu entrichtenden Zölle zu verstehen seien, auch scheine es bedenklich, die Zölle vor Ermittelung des Maximum des Berge- oder Hülfelohns in Abzug zu bringen, weil dieselben oft einem großen Theil des Werths der Güter gleichkämen und dadurch die Berger und Helfer zu sehr beeinträchtigt würden.

Es wurde indeß entgegnet: Unter „Abgaben" seien allerdings auch die etwa zu entrichtenden Zölle zu verstehen; deren Abzug sei aber auch vollkommen gerechtfertigt. Die Berger hätten in Wirklichkeit keine werthvollere, als eine mit den Zöllen beschwerte Ladung geborgen, da das Geborgene nur nach vorheriger Entrichtung der Zölle in den Verkehr gebracht und versilbert werden könne; sie seien, falls die Zölle vor Ermittelung des Maximum des Bergelohns abgezogen würden, auch in keiner schlimmeren Lage, als wenn sie eine Quote der geborgenen Ladung erhielten, da sie, um die Quote zu verwerthen, jedenfalls die hierauf treffenden Zölle zu entrichten hätten. Würden die Zölle nicht abgezogen, so werde unter Umständen, wenn dieselben sehr hoch seien, und das Maximum zuerkannt worden, den Bergern noch mehr zugesprochen, als aus der Ladung bezahlt werden könne. Der Nachtheil, der den Bergern möglicher Weise durch

Abzug der Zölle zugehe, gleiche sich übrigens in der Regel auch dadurch aus, daß die Waaren an den Plätzen, an welchen bedeutende Zölle davon zu entrichten seien, um so viel, als die Zölle betrügen, mehr werth seien. Mit Rücksicht hierauf wurde zur Vermeidung von Mißverständnissen der Zölle ausdrücklich Erwähnung zu thun beantragt.

Bei der Abstimmung wurde Abs. 1 des Antrags unter a mit 8 gegen 2 Stimmen angenommen, und mit demselben Stimmenverhältniß Abs. 2 dieses Antrags, jedoch unter Streichung der Worte: „sowie endlich der etwaigen außerordentlichen Kosten und Verwendungen für das Geborgene nach der Bergung", sowie mit der Modifikation, daß der Kosten für Erhaltung des Geborgenen Erwähnung zu thun sei, genehmigt, endlich auch der Zölle neben den Abgaben ausdrücklich Erwähnung zu thun beschlossen, und sodann mit Stimmeneinhelligkeit genehmigt, daß in Art. 4 hervorgehoben werde, bei Festsetzung des Bergelohns seien auch die für die Bergung und Rettung selbst erforderlich werdenden Auslagen und Verwendungen in Betracht zu ziehen, und von dem Bruttowerth des Geborgenen nur die in Abs. 2 des Antrags unter a erwähnten Kosten in Abzug zu bringen, wenn es sich um Ermittelung des Maximum des Berge- und Hülfelohns und des bei Feststellung derselben zu beachtenden Werths des Geborgenen handle.

Ein Mitglied hob hierauf noch hervor, daß nach seiner Ansicht durch die Bestimmungen des Gesetzes über das Maximum des Bergelohns den besonderen Unternehmungen nicht präjudizirt werden solle, welche mitunter von Spekulanten in der Weise betrieben würden, daß sie gegen Zusicherung einer hohen Vergütung mit Aufwand ganz außerordentlicher Mittel die Rettung von Schiff und Ladung versuchten, die durch die Mittel der gewöhnlichen Berger unmöglich in Sicherheit gebracht werden könnten.

Hierauf ging ein Herr Abgeordneter auf den schon in der 330. Sitzung besprochenen Vorschlag zurück, zu bestimmen, daß der Bergelohn beim Vorhandensein besonderer Umstände auch auf die Hälfte vom Werth des Geborgenen festgesetzt werden dürfe, indem er hiezu bemerkte: Nachdem beschlossen worden sei, daß die gewöhnlichen Aufwendungen und Auslagen für die Bergung selbst den Bergern nicht besonders zu vergüten, sondern bei Festsetzung des Bergelohns zu berücksichtigen seien, daß der Bergelohn demgemäß unter Einrechnung der für solche Aufwendungen gebührenden Entschädigung nicht mehr als ein Drittheil vom Werth des Geborgenen betragen dürfe, könne es unter Umständen allerdings dahin kommen, daß der Bergelohn mit den Verdiensten der Berger in keinem entsprechenden Verhältnisse stehe, zumal der Nettowerth der geborgenen Güter oft nur

höchst unbedeutend sei. Dies erscheine jedoch bedenklich, weil dadurch die Strandbewohner die Lust zur Betheiligung an der Rettung von Schiff und Ladung aus Seegefahr verlieren würden. Es werde sich deshalb empfehlen, für ganz außerordentliche Bemühungen ausnahmsweise eine Ueberschreitung des Maximum bis zur Hälfte zu gestatten, und deshalb zur Ergänzung der Vorschriften über die Höhe des Bergelohns die Bestimmung in Vorschlag gebracht, daß, wenn die Bergung nur mit ungewöhnlicher Gefahr und Anstrengung zu erreichen gewesen, und ein Drittheil wegen des geringen Werths des geborgenen Guts kein angemessener Lohn wäre, der Bergelohn bis zur Hälfte vom Werth des Geborgenen erhöht werden dürfe.

Nach kurzer Diskussion wurde dieser Vorschlag mit 9 gegen 1 Stimme zum Beschlusse erhoben.

Von einem Herrn Abgeordneten wurden hierauf noch folgende Bestimmungen in Vorschlag gebracht:

a. „Das Strandrecht, d. h. das Recht des Grundeigenthümers resp. „der Gemeinde oder des Fiskus, geborgene oder ausgeworfene „Sachen ganz oder zum Theil als sein Eigenthum an sich zu nehmen, „ist aufgehoben."

b. „Das Eigenthum solcher geborgenen Sachen, deren Eigenthümer „unbekannt bleiben, geht auf den Berger über."

Zur Unterstützung dieser Vorschläge wurde bemerkt: Nach den Motiven zum preuß. Entwurfe sei in demselben des Strandrechts keine Erwähnung geschehen, theils weil es abgeschafft, theils weil es publizistischer Natur sei. Da jedoch der erste Grund keineswegs ganz allgemein thatsächlich begründet erscheine, und in das Handelsgesetzbuch auch schon andere Bestimmungen publizistischen Inhalts aufgenommen worden seien (vgl. die Bestimmungen über die Schiffsregister rc.), da endlich auch in Art. 559 des holländischen Gesetzbuchs eine ähnliche Bestimmung Aufnahme gefunden habe, werde dem Antrag unter a kein erhebliches Bedenken entgegenstehen. Die Bestimmung unter b empfehle sich aus Rücksichten der Billigkeit.

Es wurde jedoch entgegnet: Das Strandrecht habe bekanntlich in älteren Zeiten eine andere Bedeutung gehabt, als in der späteren Zeit. Aber für keine dieser Bedeutungen erscheine die Bestimmung unter a annehmbar. Im älteren mittelalterlichen Sinne, wonach mit dem Ausdruck „Strandrecht" das Recht der Strandbewohner oder des Fiskus bezeichnet worden sei, alle an den Strand kommenden Gegenstände ohne Entschädigung des Eigenthümers ohne Weiteres als ihr Eigenthum zu behalten, sei es bereits seit Jahrhunderten abgeschafft, und könne dasselbe höchstens

noch im Wege der Retorsion vorkommen. Für eine ausdrückliche Aufhebung dieses längst veralteten Rechtes sei keine Veranlassung vorhanden. Im Sinne der neueren Zeit verstehe man aber unter Strandrecht die Befugniß des Fiskus, der Gemeinden, oder auch einzelner von der Regierung damit beliehener Grundbesitzer ꝛc., die an den Strand gebrachten Gegenstände an sich zu nehmen, wenn deren Eigenthümer unentdeckt blieben. In diesem Sinne erscheine das Strandrecht als ein fiskalisches Recht, auf dessen Abschaffung die Versammlung um so weniger werde eingehen können, als an manchen Gestaden aus den Revenuen dieses Rechts kostbare Rettungsanstalten unterhalten würden, und dasselbe, wie bemerkt, an anderen Orten als Privilegium an Grundeigenthümer, Gemeinden ꝛc. verliehen sei, denen man dasselbe ohne Entschädigung nicht würde entziehen können. Die Bestimmung unter b aber sei deshalb nicht annehmbar, weil sie mit den Bestimmungen vieler Civilgesetzgebungen über gefundene Sachen und deren Ersitzung ꝛc. ꝛc. im Widerspruch stehen würde, zu einer solchen Abweichung vom bürgerlichen Rechte aber keine genügenden Motive vorhanden seien.

Schließlich wurde der Antrag unter a mit 8 gegen 2, der Antrag unter b mit 7 gegen 3 Stimmen abgelehnt.

Ein Mitglied erneuerte sodann den bereits in der 330. Sitzung gestellten Antrag, die Leistung des Bergelohns in natura für zulässig zu erklären, und deshalb in einem Zusatze zu Art. 4 Abs. 1 der Anlage B zum 329. Protokolle zu bestimmen, daß die den Bergelohn festsetzende Behörde aus besonderen Gründen die Entrichtung des Bergelohns durch Abtretung eines Theils der geborgenen Güter anordnen könne. Dieser Vorschlag wurde jedoch aus den früher angegebenen Gründen mit allen gegen 2 Stimmen abgelehnt.

Hierauf ging die Versammlung zur Berathung des

XI. Titels

„Von den Schiffsgläubigern und deren Rangordnung"

über. Zur Einleitung der Diskussion bemerkte der Herr Referent Folgendes: Durch die bestimmungsmäßige Verwendung eines Schiffs würden mancherlei Forderungen hervorgerufen. Denke man sich das Schiff unter der Führung eines Schiffers (magister), so liege es nahe, den betreffenden Gläubigern das Recht auf vorzugsweise Befriedigung aus dem Schiff nebst Zubehör, ähnlich wie bei einem peculium, beizulegen. Diese Auffassung habe sich aber nothwendig Geltung verschaffen müssen, als der so häufig erwähnte Grundsatz zur Anerkennung gelangt sei, daß der Rheder aus der bestimmungsmäßigen Verwendung des Schiffs nur mit dem der See anvertrauten Vermögen hafte. Der eben genannte Grundsatz, durch

die Ueberzeugung hervorgerufen, daß er zur Ermunterung des Rhedereibetriebs unerläßlich sei, habe aber auf die aus der Geschäftsführung des Schiffers hervorgehenden Forderungen nicht beschränkt werden können; er sei vielmehr über diesen Fall hinaus auf alle Forderungen angewendet worden, die aus der Seegefahr unmittelbar entsprängen, als: Beiträge zur großen Haverei, Bergungskosten, Ansprüche aus An- und Uebersegelungen u. dgl. Bei einer großen Zahl dieser Forderungen trete ferner die Besonderheit ein, daß ihre Entstehung mit einer Gefahr zusammenhänge, welche dem Schiffe drohte, und daß sie sich mehr oder weniger in Aufwendungen zum Zweck der Erhaltung und Rettung des Schiffs gründeten. Um so gerechtfertigter habe es erscheinen müssen, solchen Gläubigern vorzugsweise ein Recht auf Befriedigung aus dem Schiffe selbst einzuräumen, da das Schiff für seine Eigenthümer verloren gewesen sein würde, wenn die betreffenden Aufwendungen unterblieben wären.

Die Gläubiger, welche hiernach vorzugsweise das Recht auf Befriedigung aus dem Schiffe hätten, führten im Seerecht den Namen: „Schiffsgläubiger." Aus dem Bisherigen erhelle, daß es nur solche sein könnten, welche ihre Ansprüche aus der bestimmungsmäßigen Verwendung des Schiffs zur Seefahrt herleiteten, daß es aber 2 Classen derselben gebe: 1. diejenigen, deren Forderungen durch Aufwendungen zur Erhaltung und Rettung des Schiffs aus einer Gefahr entstanden seien, gleichviel ob der Rheder beschränkt oder unbeschränkt dafür hafte; 2. diejenigen, welche solche Aufwendungen nicht gemacht hätten, denen gegenüber aber der Grundsatz Geltung habe, daß der Rheder nur mit dem der See anvertrauten Vermögen hafte. Unterscheide man in dieser Weise, so fielen, nach den bisherigen Beschlüssen der Versammlung in die zweite Classe nur die Ansprüche aus Rechtshandlungen des Schiffers und der Mannschaft, so wie diejenigen, welche aus dem Verschulden derselben bei Ausübung ihrer Dienstverrichtungen entstanden seien. Einige von ihnen gehörten freilich auch zur ersten Classe und fänden dann dort ihre Stelle. Die Gläubiger der ersten Classe seien die wahren Schiffsgläubiger oder die Schiffsgläubiger im engeren Sinne, d. h. solche, deren unbedingtes Recht auf vorzugsweise Befriedigung schon aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen sich herleiten lasse, und die auch den Gläubigern der zweiten Classe vorgehen müßten. Letztere ließen sich nach der bisherigen Auffassung der Seerechte nur im uneigentlichen Sinne Schiffsgläubiger nennen. Die Seerechte gewährten diesen Gläubigern gegenüber dem Rheder das Recht des Abandon und erst durch die Ausübung dieses Rechts erlangten sie die Befugniß, das Schiff zu ihrer Befriedigung zu verwenden, so daß diese Befugniß nur eine be-

dingte und von einem Umstand abhängig sei, vor dessen Eintritt diese Gläubiger allen übrigen persönlichen Gläubigern gleichständen. Diesem Abandonsystem liege, wie bei den früheren Berathungen anerkannt worden, eine Unklarheit zum Grunde, die bei seiner Durchführung die bedenklichsten Verwirrungen erzeugen müsse. Die Versammlung habe dasselbe darum auch verworfen und bestimmt, den betreffenden Gläubigern solle das Schiff unbedingt als einziger Gegenstand der Exekution haften. Hiedurch seien dieselben in eine andere Stellung gebracht und wahre Schiffsgläubiger geworden, obschon mit geringerem Vorrechte. Das gemeinsame deutsche Seerecht werde sich in dieser Beziehung von allen bisherigen Seerechten wesentlich unterscheiden.

Kein Seerecht könne umhin, die Gläubiger, welchen die Rechte der Schiffsgläubiger zustehen sollten, genau und bestimmt zu bezeichnen und ihre Rangordnung festzusetzen. Im preuß. Entwurfe enthalte der 11. Titel die nöthigen Bestimmungen. Dieser Titel bedürfe aber in mehrfacher Hinsicht der Ergänzung und Vervollständigung, weil 1. die Versammlung den Grundsatz, daß der Rheder mit Schiff und Fracht hafte, den der preuß. Entwurf nur in beschränktem Maße anerkannte, in bedeutungsvoller Weise erweitert habe, 2. weil die Gläubiger, denen gegenüber jener Grundsatz gelte, zu wahren Schiffsgläubigern erhoben seien, eine dem preuß. Entwurfe, wie allen bisherigen Seerechten völlig fremde Auffassung, wodurch die vorliegende Lehre einestheils an Wichtigkeit gewonnen habe, anderentheils eigenthümliche Schwierigkeiten hervorgerufen seien; 3. weil der Entwurf ein gemeinsames Recht über Schiffshypotheken und Schiffsverpfändung voraussetze, der Versuch, hierüber gemeinsame Bestimmungen zu treffen, bisher aber mißglückt sei. Es sei daher die in der Anlage beigedruckte Vorlage ausgearbeitet worden, zu deren Verständniß mit Rücksicht auf das Bisherige folgende Bemerkungen genügen würden.

1. Schiffsgläubiger seien diejenigen, deren Forderungen unter bestimmten Voraussetzungen aus der bestimmungsmäßigen Verwendung des Schiffs zur Seefahrt entsprungen seien und die vorzugsweise ein Recht auf Befriedigung aus dem Schiffswerthe hätten. Es ließen sich Gläubiger denken, welchen nach allgemeinen Grundsätzen des bürgerlichen Rechts das Schiff gleichfalls pfand- oder vorrechtsweise hafte, ohne daß die erste Bedingung zutreffe. Diese Gläubiger würden nicht zu den Schiffsgläubigern gerechnet. Der Umstand sei wichtig, weil rücksichtlich der Schiffsgläubiger besondere Grundsätze aufzustellen seien, welche nicht durchweg für jene gelten könnten (z. B. über das Erlöschen des Rechts durch Verkauf und neue Reisen). Die

Rechte eines Schiffsgläubigers dürften einleuchtend nur gewissen Gläubigern beigelegt werden. Man müsse hiebei von einem Prinzip ausgehen. Es wäre möglich, das Prinzip in das Gesetz aufzunehmen und dem Richter seine Anwendung zu überlassen. Hiedurch würde man aber eine zahllose Menge von Zweifeln und Controversen hervorrufen; es bleibe daher nichts übrig, als die Schiffsgläubiger aufzuzählen, so daß keiner die Rechte eines solchen habe, der im Gesetze unerwähnt geblieben sei. In dieser Weise verführen auch alle neueren Seerechte.

2. Wenn man sage, der Schiffsgläubiger könne aus dem Schiffe vorzugsweise seine Befriedigung fordern, so bleibe der Zweifel übrig, ob das Recht ein Vorrecht oder ein Pfandrecht, d. h. ein solches Pfandrecht sei, das auch der dritte Besitzer anerkennen müsse. Die Versammlung werde das letztere annehmen müssen, denn nachdem der Kreis der Schiffsgläubiger erweitert und das Abandonsystem verworfen worden sei, würden die betreffenden Gläubiger schutzlos erscheinen, wenn jede Veräußerung des Schiffs zur Vereitelung ihrer Rechte genügte. Das Prinzip sei auch bereits im Titel „von der Rhederei," in dem Beschlusse über die Wirkungen des Verkaufs des Schiffes, ausgesprochen worden.

3. Die Entscheidung, daß das Recht des Schiffsgläubigers in einem gegen Dritte wirksamen Pfandrechte bestehe, könne aber jeden Verkehr mit Seeschiffen in einer Weise erschweren, daß dadurch ernstliche Gefahren hervorgerufen würden. Zugleich führe sie zu Widersprüchen mit den Civilrechten, in denen nur kundbare Pfandrechte anerkannt seien. Es müsse daher eine Maßregel ergriffen werden, welche diese gefährlichen Folgen thunlichst abzuwenden geeignet sei. Als solche biete sich die Vorschrift dar, daß die Veräußerung, verbunden mit einer neuen Reise und dem Ablauf einer nicht zu geräumigen Frist, welche den Gläubigern zur Geltendmachung ihrer Rechte zu gestatten sei, die alten Pfandrechte zerstöre. Hierin liege keine Härte gegen die Schiffsgläubiger; denn diese möchten sich einestheils vorsehen und anderentheils sei der Antritt einer neuen Reise für sie schon eine so erhebliche Gefahr, daß ihre Lage wenig verschlimmert werde, ob man unterstelle, das Schiff sei dadurch für die alten Gläubiger als Exekutionsobjekt verloren gegangen; zugleich genüge es aber auch zur Sicherung des Verkehrs. Denn Jeder, der ein Schiff erwerbe, wisse, daß er durch den Antritt einer Reise gesichert werde, und durch Zurückbehaltung des Kaufgeldes bis zur Verstreichung der in der Anlage beantragten Frist alle Gefahr beseitigen könne.

4. Weiterhin müsse die Rangordnung der Schiffsgläubiger bestimmt werden. Hätte man sich nur mit den nach Obigem zur ersten Classe

gehörenden Schiffsgläubigern zu befassen, so würde der Grundsatz genügen, daß der jüngere Gläubiger dem älteren vorgehe, weil das Prinzip der versio in rem seinen Vorrang erheische. Dies führe von selbst dahin, daß die Gläubiger der späteren Reise denen der früheren Reise vorgingen. Der Grundsatz passe aber selbstverständlich nicht für diejenigen Gläubiger, welche nur durch Ablehnung des Abandonsystems zu Schiffsgläubigern geworden seien. Allein gleichwohl müsse derselbe, soweit er sich auf den durch die spätere Reise begründeten Vorzug beziehe, für alle Schiffsgläubiger durchgeführt werden, nicht allein der Gleichförmigkeit halber, sondern auch zur Erhöhung des Credits der deutschen Rhederei, der gefährdet erscheine, wenn neben dem Grundsatz, daß der Rheder aus Rechtshandlungen des Schiffers ꝛc. nur mit Schiff und Fracht hafte, nicht zugleich der zweite Grundsatz gelten würde, daß das Schiff jede neue Reise unbelastet antrete, so weit die Rechte späterer Gläubiger in Frage kämen.

5. Die Schiffsgläubiger könnten mit anderen Pfand- und Vorrechtsgläubigern, welche ihre Ansprüche aus dem Landrecht herleiteten, in Concurrenz treten. Es müsse also auch entschieden werden, wer alsdann den Vorrang haben müsse.

6. Als die Versammlung das Abandonsystem abgelehnt habe, sei sie sich bewußt gewesen, daß in Gemäßheit desselben mit dem Schiffe auch die ganze Fracht der betreffenden Reise zu abandonniren sei. Dadurch, daß bestimmt worden sei, es solle den Gläubigern nur die nicht eingezogene Fracht der letzten Reise gleichsam als Zubehör des Schiffs haften, seien demnach die Gläubiger verkürzt worden. Diese Neuerung sei bedenklich, und müsse beseitigt werden.

7. Endlich müsse die Rangordnung der gesetzlichen Gläubiger der Ladung festgestellt werden.

Anlangend die einzelnen Bestimmungen der Anlage, insbesondere den

§. 1,

so sei bereits erwähnt worden, weshalb der Ausdruck: „Schiffsgläubiger" etwas Anderes bedeute, als Pfandgläubiger, und weshalb es nöthig sei, einen bestimmten Begriff damit zu verbinden. Die Vorlage verstehe unter Schiffsgläubigern diejenigen, welche auf Grund der Vorschriften des Seerechts vorzugsweise ihre Befriedigung aus dem Schiffe verlangen könnten. Ferner sei bereits bemerkt, daß und weshalb die Schiffsgläubiger vollständig aufzuführen seien. Um die Richtigkeit und Vollständigkeit der Classifikation zu beurtheilen, müßten freilich die Grundsätze festgestellt werden, von welchen

die Stellung eines Gläubigers unter die Schiffsgläubiger abhängen solle. Es gebe nun zwei leitende Grundsätze:

1. Unzweifelhaft gehörten zu den Schiffsgläubigern diejenigen, welchen der Rheder nur mit Schiff und Fracht hafte, gleichviel worauf die Forderungen sich gründeten. Es ergebe sich hieraus eine Classe von Schiffsgläubigern, deren Ermittelung und Einreihung kein Bedenken mache.

2. Zu den Schiffsgläubigern gehörten sodann diejenigen, deren Forderungen aus Aufwendungen zur Erhaltung oder Rettung des Schiffes herrührten. Nach den von der Versammlung aufgestellten Prinzipien fielen auch von diesen die meisten unter die erste Classe. Es lasse sich sogar die Frage aufwerfen, ob dies nicht in Betreff aller gelten müsse und also von dem Prinzip auszugehen sei, daß Schiffsgläubiger nur der sei, welchem der Rheder nur mit Schiff und Fracht hafte. Ein solches Prinzip würde zwar zur Vereinfachung der Lehre dienen, erweise sich aber bei näherer Prüfung als unhaltbar. Denn im Sinne der bisherigen Seerechte und aus inneren Gründen habe derjenige die Rechte eines Schiffsgläubigers, der Aufwendungen zur Erhaltung und Rettung des Schiffs gemacht habe, unter denen sich allerdings einige befänden, für welche der Rheder persönlich hafte. Von der Heuer des Schiffers und Schiffsvolks zu geschweigen, so kämen hier beispielsweise die von dem Rheder, welcher das Schiff selbst führe, auf der Reise in Nothfällen abgeschlossenen Creditgeschäfte in Betracht. Man werde also nicht umhin können, neben den unter No. 1 genannten Gläubigern auch noch andere zu nennen. Hiebei frage es sich, ob der Grundsatz der in rem versio leitend sein solle oder ob nur eine solche in rem versio entscheiden dürfe, welche während der Reise geschehen sei. Letzteres scheine das richtigere. Es handle sich hauptsächlich um die Baugelder und um die Kosten der Reparaturen und Ausrüstungen im Heimathshafen, desgleichen um die Kaufgeldreste. Viele Seerechte zögen solche Gläubiger mit hinein. Es spreche aber dagegen: 1. Diese Gläubiger könnten sich zwar auch auf die in rem versio berufen, aber diese genüge noch nicht, ihnen ein weiteres Recht einzuräumen, als ihnen das allgemeine bürgerliche Recht zugestehe. Für eine Erweiterung ihrer Rechte fehle es an jedem Anlaß. Anders verhalte es sich mit den Verwendungen während der Reise. Die desfallsigen Gläubiger könnten nur dem Schiff und dessen Werth vertrauen; sie würden sich zurückziehen, wenn sie nicht wüßten, daß ihnen das Schiff vorzugsweise hafte. Prüfe man die Gründe, weshalb sich das Seerecht überhaupt mit den Schiffsgläubigern befasse, so überzeuge man sich, daß dieselben in Ansehung der Gläubiger nicht vorhanden seien, deren Forderungen nicht während der Reise entstanden. Die Gründe seien

nämlich die beschränkte Haftpflicht und die Nothwendigkeit, dem Schiffe während der Reise Credit zu verschaffen. 2. Verstehe man sich zu der Ausdehnung, so müßten jene Gläubiger in der Rangordnung jedenfalls die letzten sein und auch denjenigen nachgesetzt werden, denen gegenüber früher nur das Abandonrecht gegolten habe, denn sonst würde der Credit des in der Fremde weilenden Schiffs zu sehr gefährdet. Setze man sie aber zuletzt, so stehe man schon an der Grenze des Civilrechts. 3. Man dürfe endlich die Zahl der Schiffsgläubiger nicht allzusehr vermehren, da dies mit dem Systeme derjenigen Civilrechte nicht vereinbar sei, in denen nur kundbare Pfandrechte Anerkennung fänden. Ohne mit diesem Systeme zu sehr in Widerstreit zu gerathen, könne man nur die durch eine Reise und deren Gefahren hervorgerufenen Forderungen eximiren, ein weiterer Schritt würde zur größten Disharmonie des Rechts führen. Nur das dringendste Bedürfniß würde einen solchen Schritt rechtfertigen können, und ein solches sei nicht anzuerkennen.

Nach einer allgemeinen Diskussion über Titel 11 wurde die weitere Debatte bis zur nächsten Sitzung vertagt.

Anlage.

Antrag

an Stelle der Art. 681—688 des preuß. Entwurfs.

X. Titel.

Von den Schiffsgläubigern und der Rangordnung der gesetzlichen Pfandrechte.

§ 1.

Die nachbenannten Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers:

1. die Kosten des Zwangsverkaufs des Schiffs;
2. die Kosten der Bewachung und Verwahrung des Schiffs und seines Zubehörs in dem Hafen einschließlich aller Hafenkosten;
3. die Kosten der Einbringung des Schiffs in den Hafen, namentlich die Tonnen-, Leuchtfeuer-, Quarantaine- und Lootsengelder;
4. die das Schiff betreffenden Bergungs-, Hülfs-, Loskaufs- und Reklamkosten;
5. die Forderungen des Schiffers und der Schiffsmannschaft aus den Dienst- und Heuerverträgen (Art. 426, 466, 481, 486);

6. die Beiträge des Schiffs zur großen Haverei;
7. die Forderungen aus Bodmerei- und Creditgeschäften, welche der Schiffer, auch wenn er Miteigenthümer oder Alleineigenthümer des Schiffs ist, während der Reise in Nothfällen abgeschlossen hat (Art. 451, 601);
8. die Forderungen wegen Verlustes und Beschädigung von Gütern und Reiseeffekten (Art. 551, 586);
9. die Forderungen aus den nicht unter die No. 7 fallenden Rechtsgeschäften, welche der Schiffer innerhalb der Grenzen seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht auf Grund besonderer Vollmacht geschlossen hat (Art. 425 No. 2);
10. die Forderungen aus einem Verschulden des Schiffers oder eines Schiffsmannes (Art. 425 No. 1).

§ 2.

Den Schiffsgläubigern steht ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiffe zu.

Das Pfandrecht umfaßt das Schiff, dessen Zubehör (Art. 404) und die noch nicht eingezogene Fracht der letzten Reise (Art. 425).

§ 3.

Die Vergütung für Aufopferung oder Beschädigung in Fällen der großen Haverei tritt für die Schiffsgläubiger an Stelle desjenigen, wofür die Vergütung gewährt wird. (Art. 597 a).

Dasselbe gilt von der Entschädigung, welche dem Rheder im Falle des Verlustes oder der Beschädigung des Schiffs und seines Zubehörs von demjenigen gezahlt werden muß, welcher den Schaden durch eine rechtswidrige Handlung verursacht hat.

§ 4.

Das einem Schiffsgläubiger zustehende Pfandrecht gilt in gleichem Maße für Kapital, Zinsen und Kosten.

§ 5.

Der Schiffsgläubiger, welcher sein Pfandrecht verfolgt, kann sowohl den Rheder als den Schiffer belangen, den letzteren auch dann, wenn das Schiff in dem Heimathshafen liegt (Art. 456).

§ 6.

Auf die Rechte eines Schiffsgläubigers hat es keinen Einfluß, daß der Rheder für die Forderung zugleich persönlich gleich Anfangs verhaftet ist oder später verhaftet wird.

§ 7.

Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger erlischt:
1. durch den im Inlande im Wege der Zwangsvollstreckung erfolgten Verkauf des Schiffs;

2. durch den von dem Schiffer im Falle der Seeuntüchtigkeit auf Grund seiner gesetzlichen Befugnisse bewirkten Verkauf des Schiffs (Art. 454);
3. durch jede Veräußerung des Schiffs, wenn dasselbe nach Eintragung der Veräußerung in das Schiffsregister (Art. 400) zum Antritt einer neuen Reise den Heimathshafen oder einen inländischen Hafen verlassen hat und seit dem Antritt der Reise 60 Tage verstrichen sind.

Es bleibt das Pfandrecht derjenigen Schiffsgläubiger bestehen, deren Forderungen zur Zeit der Veräußerung bereits rechtshängig waren oder vor Ablauf der 60tägigen Frist eingeklagt werden.

§ 8.

Der Schiffsgläubiger, dessen Forderung bedingt oder betagt ist, kann nach der Veräußerung des Schiffs (§ 7 No. 3) zur Erhaltung seines Pfandrechts sofort zur Klage schreiten.

§ 9.

Von den Forderungen der Schiffsgläubiger haben die Kosten des Zwangsverkaufs des Schiffs vor allen anderen Forderungen den Vorzug.

§ 10.

Die Forderungen, welche durch Antritt einer Reise entstanden sind, gehen allen denjenigen vor, welche früher bereits bestanden.

§ 11.

Die Forderungen, welche durch dieselbe Reise entstanden sind, folgen in nachstehender Ordnung:

1. die Bewachungs- und Verwahrungskosten (§ 1 No. 2) seit der letzten Einbringung in den Hafen;
2. die Kosten der letzten Einbringung in den Hafen (§ 1 No. 3);
3. die bei der letzten Einbringung entstandenen Bergungs- und Hülfekosten (§ 1 No. 4);
4. die vor der letzten Einbringung entstandenen Bewachungs-, Verwahrungs-, Einbringungs-, Hülfs-, Loskaufs- und Reklamkosten (§ 1 No. 2—4), die Forderungen des Schiffers und der Schiffsmannschaft aus den Dienst- und Heuerverträgen (§ 1 No. 5), die Beiträge des Schiffs zur großen Haverei (§ 1 No. 6), die Forderungen aus den von dem Schiffer in Nothfällen abgeschlossenen Bodmerei- und Kreditgeschäften (§ 1 No. 7);
5. die Forderungen wegen Verlustes und Beschädigung von Gütern und Reiseeffekten (§ 1 No. 8);
6. die übrigen Forderungen nach dem Alter der Entstehung.

§ 12.

Treffen von den zu No. 1—5 des § 11 gehörigen Forderungen solche zusammen, welche unter dieselbe Nummer der Rangordnung fallen, so geht die später entstandene der früher entstandenen vor; die gleichzeitig entstandenen sind gleichmäßig berechtigt.

Von den im § 1 unter No. 7 aufgeführten Forderungen gelten diejenigen, welche aus den in demselben Nothfalle abgeschlossenen Geschäften herrühren, als gleichzeitig entstanden.

§ 13.

Jeder Schiffsgläubiger kann seine Befriedigung auch aus der Fracht verlangen, welche der Rheder durch die Reise verdient hat, wodurch seine Forderung entstanden ist.

Der Rheder ist verpflichtet, diese Fracht, soweit er sie bereits erhoben hat, wieder herauszugeben.

Dieselbe wird unter die berechtigten Gläubiger nach Maßgabe der im § 11 festgesetzten Rangordnung vertheilt.

Unter Fracht wird Nettofracht d. h. derjenige Betrag verstanden, welcher nach Abzug aller Reiseunkosten verbleibt.

§ 14.

Hat der Rheder die Fracht (§ 13) zur Befriedigung eines oder mehrerer berechtigten Schiffsgläubiger in gutem Glauben verwendet, so haftet er denjenigen Gläubigern nicht, welchen der Vorzug gebührt hätte.

§ 15.

Die Vorschriften dieses Titels beziehen sich nur auf die im § 1 aufgeführten Schiffsgläubiger; sie finden auf diejenigen Gläubiger keine Anwendung, welche außerdem nach Vorschrift der Landesgesetze, sei es durch Willenserklärung oder Gesetz, ein Pfandrecht an dem Schiff erworben haben.

§ 16.

Im Falle der Konkurrenz der Schiffsgläubiger (§ 1) mit den anderen Gläubigern haben die ersten den Vorzug.

§ 17.

Die Vorschrift des § 16 leidet eine Ausnahme:

1. rücksichtlich derjenigen Forderungen, welche bereits fällig und nicht ohne Verschulden der Schiffsgläubiger noch nicht eingeklagt waren, als das Schiff die letzte Reise aus dem Heimathshafen oder einem inländischen Hafen antrat;
2. rücksichtlich derjenigen, welche in § 1 unter No. 9 und 10 aufgeführt sind.

Es stehen diese Forderungen den der anderen Pfandgläubiger nach, es sei denn, daß sie zugleich zu den letzteren gehörten, in welchem Falle sie nach den für diese geltenden Vorschriften beurtheilt werden.

Für den Ausfall, welcher für einen Schiffsgläubiger durch eine solche Concurrenz entsteht, haftet der Rheder persönlich.

§ 18.

Die Vorschriften über das bei dem Verkaufe des Schiffs einzuhaltende Verfahren bleiben den Landesgesetzen vorbehalten.

§ 19.

Von den auf den Gütern wegen der Fracht, der Bodmereigelder, der Beiträge zur großen Haverei und der Bergungs- und Hülfekosten (Art. 559, 590, 627) haftenden Pfandrechten steht das wegen der Fracht allen übrigen nach, unter den letzteren hat das später entstandene vor den früher entstandenen den Vorzug; die gleichzeitig entstandenen sind gleichmäßig berechtigt. Die Forderungen aus den von dem Schiffer in demselben Nothfalle abgeschlossenen Geschäften gelten als gleichzeitig entstanden.

In Fällen der großen Haverei und des Verlustes oder der Beschädigung durch rechtswidrige Handlungen findet die Vorschrift des § 3 Anwendung.

Falls diese Vorlage angenommen wird, kann

1. Art. 551 gestrichen werden; es fällt dann das bezügliche Allegat in Art. 586.
2. 597 a, 551 werden entbehrlich.
3. Art. 425, 551 sind die Worte: „noch nicht eingezogene — — — letzten" zu streichen.

Anmerkung. Die Allegate der einzelnen Artikel sind nach einer vorläufigen Zählung gemacht, und erhalten in den Berichten über die Diskussion der einzelnen Artikel ihre Erläuterung.

CCCXXXIII. Sitzung.

Hamburg, am 5. Mai 1859.

In heutiger Sitzung machte der Herr Präsident Dr. Ritter von Raule der Versammlung zunächst Mittheilung von einem Schreiben des ersten Präsidenten der Conferenz, Sr. Excellenz des bisherigen kgl. bayrischen Staatsministers der Justiz Dr. von Ringelmann de dato München den 1. Mai 1859, worin Se. Excellenz den Rücktritt von der Verwaltung dieses Ministeriums anzeigt. Auf den Vorschlag des Herrn Präsidenten ward hierauf beschlossen, in einem Antwortschreiben, unter dankbarer Anerkennung der Verdienste des ersten Herrn Präsidenten um die Aufgabe der Conferenz, den Wunsch auszusprechen, daß durch diesen Rücktritt in den Beziehungen Sr. Excellenz zur Conferenz keine Aenderung eintreten möge. Sodann wurde in der Berathung der Anlage zum vorigen Protokolle übergegangen und

§ 1

Ziffer 1 ohne Beanstandung angenommen. Zu

Ziffer 2 wurde auf stattgehabte Anregung erläuternd bemerkt: Dem Zwangsverkauf eines Schiffs gehe in der Regel die Beschlagnahme desselben voraus, die als ein Theil des ganzen mit Vertheilung des Erlöses endigenden Verfahrens sich auffassen lasse. Die in Folge dieser Beschlagnahme für Bewachung und Verwahrung des Schiffs entstehenden Kosten seien demnach gewissermaßen an und für sich schon in den unter Ziffer 1 erwähnten Kosten des Zwangsverkaufs begriffen. Gleichwohl werde Ziffer 2 durch Ziffer 1 nicht überflüssig gemacht. Denn die meisten Gesetzgebungen gingen weiter und bestimmten, daß auch alle vor der Beschlagnahme seit dem letzten Einbringen des Schiffes entstandenen Kosten hieher gehören sollten, indem sie dieselben als Aufwendungen zur Ermöglichung des Verkaufs betrachteten oder fingirten, es sei das Schiff schon seit dem Einlaufen mit Beschlag belegt. Diese Auffassung solle, obwohl sie allerdings prinzipiell vielleicht nicht ganz richtig sei, in Ziffer 2 gleichfalls Geltung finden, weil es bedenklich erscheine, mit der Mehrzahl der Gesetzgebungen in diesem Punkt in Widerstreit zu gerathen. Auf der anderen Seite könne Ziffer 2 aber auch nicht mit Ziffer 3 verbunden werden, weil in der Folge

den unter Ziffer 2 genannten Kosten der Vorrang vor den Kosten unter Ziffer 3 eingeräumt werden müsse, falls das Schiffsvermögen zur Deckung beider nicht zureichen sollte. Zur Vermeidung von Mißdeutungen müsse noch beigefügt werden, daß unter den Hafenkosten in Ziffer 2 nicht die Kosten für das Einlaufen in den Hafen, wie Lootsengelder u. dgl., die man oftmals auch mit dem Namen „Hafenkosten" bezeichne, sondern diejenigen zu verstehen seien, welche durch den Aufenthalt des Schiffs im Hafen entständen, wie z. B. die hie und da zu zahlenden Bollwerksgelder u. dgl.

Hierauf wurde Ziffer 2 mit der Maßgabe angenommen, daß der Ausdruck: „Hafenkosten" in dem eben angegebenen Sinne zu verdeutlichen sei.

Ziffer 3 ward gleichfalls angenommen mit dem Bemerken, daß unter Tonnengeldern hier nicht die nach dem Tonnengehalt des Schiffs zu berechnenden Abgaben für den Aufenthalt im Hafen zu verstehen seien, sondern die Abgaben, welche für Erhaltung der Signaltonnen erhoben würden.

Ziffer 4 blieb ohne Beanstandung. Zu

Ziffer 5 wurde zunächst erläuternd bemerkt: An und für sich würde zu unterscheiden sein, ob der Rheder für die Forderungen des Schiffers und der Mannschaft persönlich hafte oder nicht, um nur die Forderungen, für welche eine persönliche Haftbarkeit des Rheders nicht bestehe, zu den Schiffsschulden zu rechnen. Da indessen dergleichen Ansprüche mit dem glücklichen Ausgang der Reise zusammenhingen, und die Billigkeit fordre, daß man dem Schiffer und der Mannschaft durch das in Ziffer 5 ihnen zugedachte Privilegium eine Ausgleichung dafür gewähre, daß der Rheder in vielen Fällen für ihre Ansprüche nur mit Schiff und Fracht hafte, sei es gerechtfertigt, von der angedeuteten Unterscheidung Umgang zu nehmen. Unter die Bestimmung der Ziffer 5 sollten übrigens nicht allein die eigentlichen Heuerforderungen, sondern auch die Ansprüche des Schiffers und der Mannschaft auf Entschädigungen für außerordentliche Dienstleistungen (z. B. wegen Beschädigung bei Vertheidigung des Schiffs) fallen; eine Veränderung der Redaktion, die mit Rücksicht hierauf von einer Seite für erforderlich gehalten wurde, sei jedoch nicht nothwendig, da die außerordentlichen Ansprüche auf gesetzlichen Bestimmungen beruhten, welche, wenn der Heuervertrag nichts Besonderes hierüber enthalte, als integrirende Bestandtheile des Vertrags anzusehen seien. Ziffer 5 wurde hierauf gleichfalls angenommen.

Anlangend die Allegirung früherer Artikel, von denen Art. 426 dem Art. 406, Art. 481 dem Art. 456, und Art. 486 dem Art. 462 des preuß. Entwurfs entspricht, Art. 466 aber die von der Versammlung ge-

nehmigten Bestimmungen für den Fall der Erkrankung des Schiffers nach Antritt der Reise enthält, wurde ein Antrag auf deren Streichung mit 8 gegen 2 Stimmen abgelehnt, dagegen ein Antrag auf Ergänzung derselben durch Anführung der an Stelle der Art. 436, 456, 457 und 459 des preuß. Entwurfs angenommenen Bestimmungen der Redaktionskommission zur Prüfung und Beachtung anheimgegeben.

Ziffer 6 blieb ohne Beanstandung. Zu

Ziffer 7 wurde der Antrag gestellt, die Bestimmungen in Ziffer 7 und 9 zusammenzufassen, somit auszusprechen, daß zu den Schiffsschulden auch die Forderungen aus Geschäften gehörten, welche der Schiffer innerhalb der Grenzen seiner gesetzlichen Befugnisse geschlossen habe; dieser Antrag wurde jedoch zurückgezogen, nachdem dagegen bemerkt worden war, daß auf die Trennung der Ziffer 7 und 9 um deswillen Werth zu legen sei, weil den in der einen Ziffer genannten Forderungen in der Folge eine andere Priorität beigelegt werden müsse, als den in der anderen genannten.

Von anderer Seite wurde beantragt, nach: „welche der Schiffer“ einzuschalten: „als solcher.“ Zur Unterstützung dieses Vorschlags, sowie zur Erläuterung der Bestimmung in Ziffer 7, wurde bemerkt: Die in Ziffer 7 aufgeführten Forderungen gehörten, abgesehen davon, daß sie oft aus Verwendungen zum Besten von Schiff und Ladung während der Reise entständen, um deswillen hieher, weil der Rheder nur mit Schiff und Fracht für dieselben hafte. Es tauche hiebei jedoch noch die weitere Frage auf, was Rechtens sein solle, wenn der Schiffer zugleich Rheder des von ihm geführten Schiffs sei. Da bei Berathung des Titels von der Bodmerei beschlossen worden, daß ein solcher Schiffer gültig eine wahre Bodmerei eingehen könne, wenn er nur in seiner Eigenschaft als Schiffer handle, so gebiete die Consequenz, dem Vorschlage in Ziffer 7 gemäß die Eigenschaft von Schiffsschulden, welche den Forderungen aus Bodmereigeschäften des Schiffers, der zugleich Rheder oder Mitrheder sei, zugestanden werde, auch den Forderungen aus anderen Creditgeschäften eines solchen Schiffers unter der eben angeführten und der weiteren Voraussetzung gleichfalls einzuräumen, daß der Abschluß eines solchen Rechtsgeschäfts in den Bereich der gesetzlichen Befugnisse des Schiffers falle. Eine Bestimmung des Inhalts, daß ein solcher Schiffer auch bei anderen Creditgeschäften als bei der Bodmerei ausschließlich in seiner Eigenschaft als Schiffer handeln könne, habe jedoch vorerst nur im Titel von der Bodmerei, nicht aber bei den Vorschriften über die dem Schiffer erlaubten Creditgeschäfte eine Stelle

gefunden. Es werde daher die beantragte Einschaltung jedenfalls zum besseren Verständniß dienen. Wenn der Schiffer, der zugleich Rheder sei, nicht in der Eigenschaft als Schiffer contrahirt habe, oder wenn der Rheder auf die Berichterstattung seines Schiffers herbeieile, um die erforderlichen Geschäfte selbst einzugehen, gebiete die Consequenz der früheren Beschlüsse den hieraus entspringenden Forderungen jede Priorität zu verweigern, weil die Priorität als das wesentlichste bei der Bodmerei erscheine, und sonst dem Rheder nachträglich unter faktischer Aufhebung der früheren Beschlüsse das Recht eingeräumt würde, als Rheder eine wahre Bodmerei im Sinne des gemeinsamen Gesetzbuchs einzugehen. Die Anordnung sei auch nur deshalb gerechtfertigt, weil die betreffenden Forderungen von denjenigen nicht verschieden seien, welche aus Reparatur und Ausrüstung vor Antritt der Reise herrührten.

Die beantragte Einschaltung der Worte: „als solcher" wurde schließlich mit Stimmeneinhelligkeit genehmigt. Ebenso fand die Allegirung des Art. 451 (die Bestimmungen über die Befugniß des Schiffers zum Abschluß von Bodmerei- und Creditgeschäften enthaltend) und des Art. 601 (die Bestimmung enthaltend, daß es dem Abschluß eines eigentlichen Bodmereigeschäfts nicht im Wege stehe, wenn der Schiffer zugleich Mitrheder oder Alleinrheder sei) allgemeine Zustimmung.

Ziffer 8 blieb ohne Beanstandung, nachdem bemerkt worden war, die Bestimmung enthalte nur die Wiederholung eines früher gefaßten Beschlusses, welcher mit den meisten Gesetzgebungen harmonire. Es wurde jedoch mit Stimmeneinhelligkeit beschlossen, den Art. 551 (501 des preuß. Entwurfs) aus dem Titel vom Frachtgeschäft und dessen Allegirung aus Ziffer 8 zu streichen, da er durch Ziffer 8 vollständig ersetzt erscheine. Die Allegirung des Art. 586 (enthaltend die Bestimmung über die Haftbarkeit des Rheders für die Reiseeffekten der Passagiere und dgl.) ward ohne Bedenken genehmigt.

Ziffer 9 wurde gleichfalls angenommen und neben Art. 425 No. 2 (406 des preuß. Entwurfs) auch noch Art. 449 der neuen Zählung (über die Befugniß des Schiffers zum Abschluß von Rechtsgeschäften während der Reise) zu allegiren beschlossen.

Ziffer 10 ward einhellig angenommen und weiter noch beschlossen, den Art. 424 (407 des preuß. Entwurfs) zu citiren.

Ein Mitglied behielt sich hierauf vor, einen Antrag auf Ergänzung des § 1 zu stellen, falls sein vorerst vertagter Vorschlag, zu bestimmen, daß der durch An- oder Uebersegelung entstandene Schaden auf beide Schiffe repartirt werden müsse, wenn nicht herzustellen sei, ob Zufall oder Ver-

schulden Ursache des Zusammenstoßes gewesen, die Genehmigung der Versammlung erlangen würde.

Zu

§ 2

erklärte zunächst der Herr Abgeordnete von Lübeck, er sehe sich veranlaßt, vorläufig gegen die Aufnahme von Bestimmungen, wie sie in den §§ 2 und 16 der Vorlage enthalten seien, soweit dadurch gesetzliche und stillschweigende, gegen Dritte verfolgbare Pfandrechte und auf solche sich stützende Vorzugsrechte im Concurse begründet werden sollten, sich ausdrücklich zu erklären. Er beziehe sich dabei auf dasjenige, was über diese Fragen zum Theil schon in den Sitzungen 206 und 210 vom 21. und 28. Juni vorigen Jahres vorgebracht worden und bemerke: das bestehende Concursrecht der freien Stadt Lübeck kenne Pfandrechte der bezeichneten Art so wenig, daß eine gänzliche Umgestaltung desselben würde vorangehen müssen, um jenen Raum zu geben. Hierin liege aber eine Frage altioris indaginis, der er durch sein Votum nicht glaube präjudiziren zu dürfen.

Hiegegen wurde angeführt: Die §§ 2 und 16 der Vorlage seien zum Schutz der Schiffsgläubiger unumgänglich nöthig; sie beruhten zum größten Theil auf bereits gefaßten Beschlüssen und ließen sich nur beseitigen, wenn die Versammlung zugleich die Prinzipien über die Haftung des Rheders nur mit dem der See anvertrauten Vermögen gänzlich aufgebe. Freilich müsse Vorsorge getroffen werden, daß durch diese, dem Seerecht angehörigen Vorschriften nicht zu störend in die Concurs- und Pfandrechtssysteme der einzelnen Länder eingegriffen werde. Die Vorlage habe aber auch hierauf die gebührende Rücksicht genommen. Ob genügend gesorgt sei oder ob noch weiter gegangen werden müsse, könne erst bei der Erörterung der einzelnen Punkte beurtheilt werden.

Es wurde sodann das Bedenken erhoben, daß den sämmtlichen in § 1 genannten Schiffsgläubigern ein gesetzliches Pfandrecht mit Wirkung gegen Dritte eingeräumt werde, obschon unter den in § 1 aufgeführten Schiffsgläubigern auch der Bodmereigläubiger genannt sei. Dem Bodmereigläubiger könne man aber kein gesetzliches Pfandrecht einräumen, da ihm bereits ein vertragsmäßiges zustehe, auch komme demselben keineswegs in allen Fällen ein Pfandrecht von solcher Ausdehnung zu, wie es in § 2 Abs. 1 und 2 festgestellt worden, der Umfang seines Pfandrechts werde vielmehr durch den Vertrag bestimmt und es komme darauf an, welche Gegenstände ihm verbodmet seien, ob Schiff und Fracht zusammen, oder die Fracht allein u. dgl. Es wurde deshalb eine Veränderung der Fassung des § 2 für erforderlich gehalten.

Zur Hebung dieses Bedenkens wurden in einer längeren Diskussion verschiedene Vorschläge eingebracht. Von einer Seite wurde vorgeschlagen, den § 2 in seiner jetzigen Fassung anzunehmen, aber die Definition der Bodmerei in der Weise zu ändern, daß die Worte: „gegen Verpfändung von Schiff, Fracht oder Ladung" gestrichen würden. Es wurde jedoch entgegnet, daß dieser Vorschlag das in Rede stehende Bedenken nicht zu heben vermöge, weil Jedermann annehmen werde, daß die Bodmerei eine vertragsmäßige Verpfändung des verbodmeten Objekts enthalte, wenn dies auch nicht ausdrücklich in der Definition ausgesprochen sei, der § 2 aber jedenfalls dem Bodmereigläubiger unter Umständen mehr Rechte einräumen würde, als er nach dem Bodmereivertrag habe.

Ein anderes Mitglied befürwortete, des Bodmereigläubigers in § 1 keine Erwähnung zu thun, aber in einem besonderen Artikel zu sagen, daß das Pfandrecht des Bodmereigläubigers nach denselben Grundsätzen (z. B. in Ansehung der Erlöschung ꝛc.) zu beurtheilen sei, wie das gesetzliche Pfandrecht der Schiffsgläubiger.

Von anderer Seite wurde anheimgegeben, lediglich das Wort: „gesetzlich" zu streichen, und zu Abs. 2 hinzuzufügen: „wofern rücksichtlich der Bodmereiforderung nicht etwas anderes bestimmt ist," von einem anderen Mitgliede: die Bodmereiforderung in § 1 unter Ziffer 11 aufzuführen, und in § 2 zu sagen, daß den Schiffsgläubigern unter Ziffer 1—10 des § 1 ein gesetzliches Pfandrecht zustehen solle, und daß das Pfandrecht des Bodmereigläubigers rücksichtlich seiner Qualität gleich dem gesetzlichen Pfandrechte der übrigen Schiffsgläubiger zu beurtheilen sei.

Schließlich wurde allseitig anerkannt, daß der Bodmereigläubiger eben so wohl als Schiffsgläubiger anzusehen sei, als die übrigen in § 1 genannten Creditoren, daß letzteren ein gesetzliches gegen Dritte verfolgbares Pfandrecht an Schiff und Fracht zustehen solle, und daß alle Bestimmungen über dieses Pfandrecht auch auf das vertragsmäßige, und namentlich hinsichtlich seines Umfangs nach dem Vertrage sich richtende Pfandrecht des Bodmereigläubigers Anwendung finden müßten, die Wahl einer angemessenen Fassung aber ward der Redaktionskommission anheimgegeben. Hierauf ward § 2 mit 9 gegen 1 Stimme angenommen. Bei Diskussion des

§ 3,

dessen Inhalt bereits für den Titel von der Bodmerei angenommen worden ist, bei der Gleichheit der Gründe aber auf alle Schiffsgläubiger ausgedehnt werden zu müssen schien, stellte ein Mitglied den Antrag, statt: „Die Vergütung" zu setzen: „Das Recht auf die Vergütung," weil das Recht

auf die Vergütung den eigentlichen Gegenstand des Pfandrechts bilde. Es erscheine nothwendiger, dies auszusprechen, als zu bestimmen, daß der Rheder die betreffende Vergütung, wenn er sie bereits erhoben und das Pfandobjekt dadurch vernichtet habe, den Schiffsgläubigern wieder herausgeben müsse, weil sich letzteres auf Grund allgemeiner Prinzipien von selbst ergebe.

Es wurde hiegegen von anderer Seite das Bedenken erhoben: durch Annahme dieses Vorschlags würde den Schiffsgläubigern ein direktes Recht auf die in Rede stehende Vergütung gegenüber demjenigen, welcher zu deren Bezahlung verpflichtet sei, eingeräumt werden; dies würde die Folge haben, daß statt des Rheders bei Aufmachung von Dispachen ꝛc., die Schiffsgläubiger als Interessenten zugezogen werden müßten u. dgl. Durch die beantragte Bestimmung würden somit höchst bedenkliche Weiterungen entstehen. Die Schiffsgläubiger könnten also nicht füglich ein direktes Recht gegen den Schuldner des Rheders eingeräumt erhalten, sondern müßten, um an eine noch nicht erhobene Vergütung gelangen zu können, sich wegen Adjudikation derselben im Exekutionswege an den Richter wenden.

Der in Rede stehende Antrag ward darauf mit 8 gegen 2 Stimmen abgelehnt und Abs. 1 des § 3 vorbehaltlich wiederholter Prüfung seiner Redaktion angenommen.

Abs. 2 ward ohne Beanstandung angenommen.

Hierauf ward die Frage angeregt, ob die Bestimmung des Art. 433 des preuß. Entwurfs in ihrer jetzigen Fassung, wonach die Haftbarkeit des Schiffers für Leistung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers nicht blos gegenüber dem Rheder, sondern auch gegenüber dem Befrachter, Ablader, Ladungsempfänger und Bodmereigläubiger bestehe, auf die Schiffsgläubiger ohne Ausnahme auszudehnen sei. Es wurde anheimgegeben, von einer solchen Erweiterung der eben berührten Bestimmung Umgang zu nehmen, und hiefür angeführt: Die in Rede stehende Ausdehnung der Vorschrift über die Haftbarkeit des Schiffers gegen Befrachter, Ablader ꝛc. ꝛc. auf alle Schiffsgläubiger würde nur dann als statthaft erachtet werden können, wenn man auch den Rheder verpflichten würde, das Schiff sorglich zu behandeln und für jedes Verschulden bei Benutzung desselben persönlich zu haften. Eine solche Bestimmung sei zwar zu Gunsten des Bodmereigläubigers, welchem gegenüber der Rheder unzweifelhaft zur custodia verpflichtet sei, gerechtfertigt, ihre Ausdehnung auf die übrigen Schiffsgläubiger erscheine aber höchst bedenklich, namentlich wenn sie sich auch auf levis culpa des Rheders erstrecken sollte, weil der Rheder dadurch einer großen Menge gar nicht vorhersehbarer Ersatzansprüche ausgesetzt und in Folge hievon in

seinen Operationen zu sehr beengt wäre. Dieser Auffassung trat die Versammlung bei.

Dagegen wurde einstimmig beschlossen, die Bestimmung des Art. 472 des preuß. Entwurfs, daß der Befrachter oder Ablader, der Contrebande verlade, dem Rheder und den übrigen Ladungsbetheiligten hafte, ebenso, wie dies bei Art. 433 des preuß. Entwurfs geschehen sei, dahin zu ergänzen, daß diese Haftbarkeit auch gegenüber dem Bodmereigläubiger bestehe.

Zu

§ 4

ward beschlossen, nach „Zinsen" einzuschalten „Bodmereiprämie" und sodann der Paragraph einstimmig angenommen, da man dafür hielt, daß seine ausdrückliche Aufnahme um deswillen wünschenswerth erscheine, weil in vielen Landesgesetzgebungen und namentlich in den Hypothekenordnungen den Zinsen und Kosten (d. i. den durch Geltendmachung der Forderung oder des Vorrechts entstehenden Prozeßkosten) nur ein geringeres Vorrecht eingeräumt sei, als der Hauptsumme.

Zur Rechtfertigung des

§ 5

ward auf die S. 1909 flgd. der Protokolle enthaltenen Ausführungen Bezug genommen und hervorgehoben, daß bei der Gleichheit der Gründe die dortselbst angenommene Bestimmung auf alle Arten von Schiffsgläubigern ausgedehnt werden müsse, gleichviel ob sie diese Eigenschaft wegen des Grundsatzes, daß der Rheder nur mit Schiff und Fracht hafte, oder deswegen erlangt hätten, weil ihre Forderung von einer nützlichen Verwendung zum Besten des Schiffs während der Reise herrühre.

§ 5 wurde hierauf, abgesehen von einigen Redaktionsbemerkungen, angenommen, nachdem der Antrag eines Herrn Abgeordneten, hinzuzufügen, „solange das Schiff noch im Eigenthum des Rheders ist," weil die Bestimmung doch wohl für den Fall nicht gelten solle, daß der nunmehrige Eigenthümer des Schiffs mit demselben gar nicht Rhederei treibe, unter dem Bemerken, daß es sich selbstverständlich um den jeweiligen Rheder und Schiffer handle, und die Versammlung nicht für nöthig halte, den Fall zu berücksichtigen, daß der Eigenthümer mit dem Schiff nicht Rhederei treibe, mit 9 gegen 1 Stimme abgelehnt worden war.

Der Redaktionskommission wurde noch anheimgegeben, zu erwägen, ob durch den § 5 die oben erwähnte, S. 1909 flgd. der Protokolle besprochene, Bestimmung nicht entbehrlich geworden sei.

Sodann wurde die Frage in Anregung gebracht, ob nicht eine Bestimmung des Inhalts aufgenommen werden müsse, daß der Rheder schul-

dig sei, auf Antrag eines jeden Schiffsgläubigers, der sich, um seine Befriedigung zu erlangen, den Zwangsverkauf des Schiffs zu beantragen gezwungen sehe, bei Vermeidung persönlicher Haftbarkeit für die betreffende Schuld das abwesende Schiff zur Stelle zu bringen. Einige Mitglieder hielten dafür, daß die Aufnahme einer Bestimmung hierüber wünschenswerth erscheine, weil sonst der Rheder die Macht hätte, dem Gläubiger die Möglichkeit, durch Verkauf des einzigen ihm zugänglichen Exekutionsobjekts zu seiner Befriedigung zu gelangen, auf viele Jahre hinaus zu entziehen. Andere von den Herren Abgeordneten waren der Ansicht, daß sich die Bejahung dieser Frage aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen von selbst ergebe. Noch andere hielten dafür, eine ausdrückliche Bestimmung des fraglichen Inhalts würde sehr hemmend auf den Verkehr einwirken, müsse somit höchst bedenklich erscheinen; ein hinreichender Schutz liege aber auch schon in der Vorschrift, daß der Rheder persönlich für die Schiffsschulden zu haften habe, wenn er, obschon mit der Existenz dieser Schulden bekannt, das Schiff von Neuem in See sandte.

Schließlich ward entschieden, daß von einer ausdrücklichen Bestimmung über die eben berührte Frage im Gesetze Umgang zu nehmen sei.

§ 6

blieb ohne Beanstandung.

§ 7

Ziffer 1 ward gleichfalls angenommen, jedoch vorbehalten, bei Berathung des Art. 18 die Frage zur Erörterung zu bringen, ob nicht schützende Bestimmungen des Inhalts, daß bei jedem Zwangsverkauf ein Aufruf der Schiffsgläubiger erfolgen müsse u. dgl., aufzunehmen sei.

CCCXXXVI. Sitzung.

Hamburg, am 7. Mai 1859.

In heutiger Sitzung, an welcher der Herr Abgeordnete für Hannover Antheil zu nehmen verhindert war, wurde unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule in der Berathung der Anlage zum 332. Protokolle fortgefahren und hiebei

§ 7

Ziffer 2 unter Berücksichtigung der auf Seite 1725 flgd. der Protokolle enthaltenen Ausführungen angenommen.

Ein Mitglied beantragte hierauf, zu Ziffer 1 und 2 des § 7 die Bestimmung hinzuzufügen, daß das aus dem Schiffe erlöste Kaufgeld in den unter diesen Ziffern genannten Fällen als Pfandobjekt an die Stelle des Schiffs trete, und der Rheder, soweit dieses Geld an ihn gekommen, den Schiffsgläubigern persönlich für dessen Herausgabe verhaftet sei. Der Herr Antragsteller bemerkte hiezu: Daß den Schiffsgläubigern das für das Schiff gelöste Kaufgeld in derselben Weise hafte, wie das Schiff selbst, verstehe sich sogar im Falle eines Zwangsverkaufs nur für denjenigen Gläubiger von selbst, der den Zwangsverkauf beantragt habe. Für die übrigen Gläubiger könne eine solche Bestimmung gemeinrechtlich nicht einmal bei einem Zwangsverkauf, somit noch weniger für die Gläubiger insgesammt bei den unter Ziffer 2 genannten Verkäufen als ein Ausfluß allgemeiner Rechtsgrundsätze angesehen werden. Namentlich seien die allgemeinen Prinzipien über Bereicherung mit dem Schaden des Anderen nicht geeignet, darauf die betreffende Bestimmung zu begründen. Letzteres schon deßhalb nicht, weil die Schiffsgläubiger mit der Bereicherungsklage jedenfalls mehr nicht als einen persönlichen Anspruch gegen den Rheder geltend zu machen vermöchten, aber nicht zu verlangen befugt wären, daß das Kaufgeld, so lange es noch nicht eingehoben oder doch mit dem übrigen Vermögen des Rheders noch nicht vermischt worden, den Schiffsgläubigern als Pfand hafte, daß somit dessen Separation und Vertheilung nach der seerechtlichen Prioritätsordnung unter Ausschluß der persönlichen Gläubiger vorgenommen werde. Da indeß Bestimmungen dieser Art aus Rücksichten der Billigkeit unentbehrlich erschienen,

weil sonst den Schiffsgläubigern das ihnen haftende Vermögen allzu leicht von dem Rheder entzogen werden könnte, bleibe nichts übrig, als die eben beantragten Rechtssätze ausdrücklich auszusprechen. Man möge nicht einwenden, die Bestimmung, daß das Kaufgeld bis zur Vermischung mit dem übrigen Vermögen des Rheders an die Stelle des Schiffs trete, habe aus dem faktischen Grunde keine praktische Bedeutung, weil in dem Falle der Ziffer 1 der an den Rheder auszuzahlende Rest des Kaufgeldes sogleich bei der Auszahlung an denselben mit dessen Vermögen vermischt werde und als separates Rechtsobjekt zu existiren aufhöre, im Falle der Ziffer 2 aber dieselbe Wirkung eintrete, da die fraglichen Verkäufe in der Regel nur gegen Baarzahlung vorgenommen würden und die Auszahlung des Kaufpreises an den Schiffer als Zahlung an den Rheder anzusehen sei. Denn mit der Auszahlung an Schiffer und Rheder trete keineswegs zugleich die Vermischung ein; das Kaufgeld existire vielmehr so lange als separates Rechtsobjekt fort, als es äußerlich getrennt und erkennbar sei, somit jedenfalls so lange, als es der Schiffer für den Rheder in Verwahrung habe u. dgl.

In der Debatte über diesen Antrag machten sich zunächst verschiedene Ansichten darüber geltend, wie fern sich sein Inhalt aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen von selbst ergebe oder eine ausdrückliche Bestimmung erforderlich sei; sodann wurde anheimgegeben, hier vorerst nur die Frage zu erledigen, welche Rechte die Schiffsgläubiger in dem unter Ziffer 2 des § 7 erwähnten Falle an dem Kaufgelde vor dessen Einhebung oder Vermischung mit dem übrigen Vermögen des Rheders haben sollten, die andere Frage dagegen, ob der Rheder in diesem Falle und im Falle der Ziffer 1 das ihm ausgelieferte und bereits mit seinem Vermögen vermischte Kaufgeld herauszugeben habe und welche Rechte die Schiffsgläubiger an der herausgezahlten Summe haben sollten, bis zur Berathung des § 13 vorzubehalten, um sie, wenn thunlich, in derselben Weise zu erledigen, wie die Frage, welche Rechte die Schiffsgläubiger an der ihnen an und für sich verhafteten, vom Rheder aber eingehobenen und darum zurückzuzahlenden Fracht hätten. In diesem Sinne und in der Absicht, die Streitigkeiten thunlichst zu vermeiden, welche darüber entstehen könnten, ob das erhobene Kaufgeld mit dem Vermögen des Rheders bereits vermischt sei oder nicht, wenn man die beantragte Bestimmung nicht auf die zweifellosen, und in Wirklichkeit auch allein praktisch relevanten Fälle beschränken würde, schlug ein Mitglied vor, zur Ziffer 2 des § 7 den Zusatz zu machen, daß das Kaufgeld, so lange es noch bei dem Käufer ausstehe, und so lange der Schiffer dasselbe noch in Händen habe, den Schiffsgläubigern als Pfand gleich wie früher das Schiff selbst haften solle,

dergestalt, daß dasselbe im Falle des Konkurses über das Vermögen des Rheders von den Schiffsgläubigern zu ihrer abgesonderten Befriedigung in Anspruch genommen werden könne.

Dieser Antrag wurde schließlich mit Stimmeneinhelligkeit angenommen, und sodann zur Beseitigung jedes Zweifels, ob nach gemeinem Rechte im Falle des Verkaufs des Schiffs im Wege der Zwangsvollstreckung das Kaufgeld für die Schiffsgläubiger an Stelle des Schiffs trete, ein entsprechender Zusatz zu Ziffer 1 genehmigt.

Zu Ziffer 3 wurde auf die Anregung, was in Betreff ausländischer Schiffe Rechtens sein solle, wenn, wie dieß allerdings vorkommen könne, das deutsche Seerecht Anwendung auf dieselben zu finden hätte, dieselben aber nicht in entsprechende Schiffsregister eingetragen seien rc. rc., bemerkt, daß diese die Kollision der Gesetzgebungen betreffende Frage ebenso wenig hier, als in anderen Fällen, im gemeinsamen Seerechte ihre Erledigung finden könne.

Auf die weitere Anregung, was dann, wenn der eine oder der andere Verkaufsfall eines Schiffs in das Schiffsregister gar nicht eingetragen worden, in Betreff der während des Besitzstandes sowohl der früheren eingetragenen, als der nicht eingetragenen Eigenthümer entstandenen Forderungen und der Erlöschung des hiefür bestehenden Pfandrechts gelten solle, wurde bemerkt: Da an und für sich und bis zum Eintritt eines, andere Folgen erzeugenden Ereignisses das den Schiffsgläubigern am Schiffe zustehende Pfandrecht gegen Dritte wirksam sein solle, werde in dem eben angegebenen Falle das Pfandrecht der Schiffsgläubiger gegen alle nicht eingetragenen Eigenthümer bis auf Weiteres fortdauern müssen und erst dann erlöschen, wenn wieder ein Erwerber eingetragen worden, und hierauf die übrigen Voraussetzungen des § 3 eingetreten seien. Für das Verhältniß der aus den Zeiten verschiedener Eigenthümer herrührenden Gläubiger unter einander aber werde alsdann, gleichwie wenn das Schiff fortwährend einen und denselben Besitzer gehabt hätte, die Frage maßgebend sein, ob ihre Ansprüche von einer früheren oder späteren Reise des Schiffs herstammten.

Von Seiten eines anderen Herrn Abgeordneten wurde hierauf der Vorschlag gemacht, auszusprechen, daß die wirklich erlangte Wissenschaft eines Gläubigers von dem stattgehabten Verkaufe des Schiffs dieselben Wirkungen rücksichtlich der Erlöschung seines Pfandrechtes habe, wie die Eintragung des Verkaufs in das Schiffsregister, da dieß der Natur der Sache völlig angemessen sei, und der Gläubiger weniger gefährdet erscheine,

wenn sein Pfandrecht nach Ablauf einer bestimmten Frist vom Tage wirklich erlangter Wissenschaft an erlösche, als wenn dies nach der Eintragung des neuen Eigenthümers in das Schiffsregister geschehe, weil der Gläubiger durch die letztere nicht mit Sicherheit Wissenschaft vom Verkaufe, sondern nur die Möglichkeit erlange, sich diese Wissenschaft zu verschaffen, eine Bestimmung der beantragten Art aber namentlich in dem Falle von praktischer Bedeutung sei, wenn die Eintragung des Verkaufs in das Schiffsregister unterblieben sein sollte.

Dieser Antrag blieb indeß ohne Unterstützung und wurde nicht weiter verfolgt, nachdem gegen denselben angeführt worden war, er würde zu großen Streitigkeiten darüber führen, ob ein Gläubiger vom Verkaufe des Schiffs früher oder später Kenntniß erlangt habe, auf der anderen Seite aber keineswegs praktisch von Vortheil für den neuen Erwerber sein, weil es dieser in seiner Macht habe und überdies verpflichtet sei, die Eintragung des Verkaufs in das Schiffsregister jedesmal sogleich nach stattgehabtem Vertragsabschlusse vornehmen zu lassen, dadurch ohne Rücksicht auf die wirklich erfolgte Kenntnißnahme der Schiffsgläubiger von der stattgehabten Eigenthumsübertragung die Befreiung des Schiffs von allen bisherigen Pfandrechten bis zu einem nahen Termine herbeizuführen, und jede Gefahr durch Vorenthaltung des Kaufschillings bis zu diesem Termine zu beseitigen.

Ein anderer Herr Abgeordneter machte hierauf den Vorschlag, zu bestimmen, daß alle auf dem Schiffe ruhenden Pfandrechte nicht allein durch den Zwangsverkauf, sondern auch durch jeden öffentlichen Verkauf des Schiffs erlöschen sollten, und führte hiefür an: Eine solche Bestimmung würde dem Rechte mehrerer Staaten über den öffentlichen Verkauf von Immobilien entsprechen, auch der Natur der Sache ganz angemessen sein, weil solche Verkäufe selbstverständlich nicht ohne öffentliche Ankündigungen in den Tagesblättern u. dgl. erfolgen könnten, und die Wahrscheinlichkeit, daß dadurch auch die Gläubiger Kenntniß von dem Uebergang des Schiffs auf einen anderen Eigenthümer und Anlaß zur Sicherung ihrer Ansprüche erhalten würden, größer sei, als bei einer blosen Eintragung des Verkaufs in die Schiffsregister, deren Inhalt zwar von Jedermann eingesehen werden könne, aber nicht durch die Tagesblätter veröffentlicht werde. Aber auch dieser Vorschlag blieb ohne Unterstützung; es wurde nämlich gegen denselben hervorgehoben: Die beantragte Bestimmung würde nur einigen Partikularrechten entsprechen, dagegen mit dem Rechte der meisten Staaten, deren Gesetzgebungen eine derartige Wirkung des öffentlichen Verkaufs unbekannt sei, in Widerspruch stehen und zu bedenklichen Mißbräuchen benutzt werden

können, zumal es nicht zu verhindern wäre, daß der Eigenthümer eines mit Schiffsschulden sehr belasteten Schiffs letzteres in einem anderen als seinem Heimathshafen öffentlich zum Verkaufe bringen ließe, wo fast gar keine Wahrscheinlichkeit dafür vorhanden sei, daß die Schiffsgläubiger Kunde von dem Vorgange erhielten.

Ein Herr Abgeordneter bemerkte hierauf: Die Bestimmungen des §. 3 beruhten auf der Voraussetzung, daß das Pfandrecht der Schiffsgläubiger an und für sich gegen Dritte verfolgbar sei; auch gehe die Absicht der Versammlung unbestritten dahin, daß dies der Fall sein solle. Es sei jedoch noch keine ausdrückliche Bestimmung hierüber aufgenommen worden. Keineswegs seien aber die Pfandrechte nach allen Civilgesetzgebungen an und für sich und unter allen Umständen gegen neue Erwerber des Pfandobjekts verfolgbar, weshalb beantragt werde, ausdrücklich zu bestimmen, daß das den Schiffsgläubigern zustehende Pfandrecht auch gegen dritte Besitzer desselben verfolgbar sei.

Hiegegen wurde zwar eingewendet: Diese Bestimmung ergebe sich ohne nochmalige besondere Hervorhebung schon aus § 3 und 7 von selbst, habe übrigens auch, abgesehen von den entsprechenden Bemerkungen in der Einleitung der Debatte über den Titel von den Schiffsgläubigern (vgl. Prot. der 332. Sitzung S. 2846), schon im Titel von der Rhederei durch die Vorschrift ihren Ausdruck gefunden, daß jeder Rheder oder Mitrheder, dessen Eigenthum oder Miteigenthum am Schiff auf eine andere Person übergehe, Dritten für die ihm persönlich obliegenden Verpflichtungen in dem früheren Umfange verhaftet bleibe, in soweit aber, als er nur mit Schiff und Fracht haftete, der neue Erwerber an seine Stelle trete. Schließlich wurde jedoch mit 6 gegen 3 Stimmen beschlossen, im Titel von den Schiffsgläubigern ausdrücklich hervorzuheben, daß deren Pfandrecht am Schiff an und für sich gegen den neuen Erwerber verfolgbar sei.

Die Bezugnahme auf die eben berührte Bestimmung im Titel von der Rhederei über den Verkauf von Schiffsparten gab hierauf zu einer Erörterung darüber Veranlassung, ob das den Schiffsgläubigern zustehende Pfandrecht auch durch den Verkauf einzelner Schiffsparten und durch die Eintragung desselben in das Schiffsregister in soweit, als es sich auf den Part erstrecke, erlöschen solle. In einer kurzen Diskussion über diese Frage ergab sich eine allgemeine Uebereinstimmung darüber, daß das Pfandrecht der Schiffsgläubiger gleichviel, wie viele Mitrheder Antheil am Schiff hätten, stets das ganze Schiff erfasse und nach Parten u. dgl. nicht theilbar sei, daß der Verkauf von Schiffsparten also ohne Unterschied, ob er freiwillig oder

im Wege der Zwangsvollstreckung erfolge, auf den Fortbestand dieses Pfandrechts ohne Einfluß bleiben müsse, die Bestimmungen in § 3 sich demzufolge nur auf den Verkauf des ganzen Schiffs beziehen könnten. Aber darüber war man verschiedener Ansicht, ob es einer weiteren ausdrücklichen Bestimmung über diese Frage bedürfe, da in § 3 nur von dem Verkaufe „des Schiffs“ gesagt sei, daß er die Erlöschung des Pfandrechts nach sich ziehe. Schließlich wurde mit 7 gegen 2 Stimmen entschieden, es sei ausdrücklich im Gesetze hervorzuheben, daß der Verkauf von Schiffsparten ohne Einfluß auf die Fortdauer des Pfandrechts der Schiffsgläubiger sei.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde hierauf der Antrag gestellt, die Fassung der Ziffer 3 wie folgt zu ändern:

„Durch jede Veräußerung des Schiffs, wenn seit der Eintragung der „Veräußerung in das Schiffsregister und dem Antritt einer neuen Reise „aus dem Heimathshafen 60 Tage verstrichen sind.“

Der Herr Antragsteller bemerkte hiezu: Nach der jetzigen Fassung der Ziffer 3 würde das Pfandrecht der Schiffsgläubiger am Schiffe erst dann erlöschen, wenn dasselbe nach Eintragung der Veräußerung in das Schiffsregister eine Reise aus dem Heimathshafen angetreten habe und seit dem Antritt dieser Reise 60 Tage verflossen seien. Das Pfandrecht würde sonach bis auf Weiteres fortbestehen, wenn die Eintragung des Verkaufs in das Schiffsregister erst nach dem Antritt der Reise erfolgt sei. Zu einer solchen Beschränkung der Ziffer 3 sei jedoch keine genügende Veranlassung vorhanden. Denn gesetzt, es wäre bei Ziffer 3 Rücksicht darauf genommen worden, daß dem Gläubiger die Veräußerung in irgend einer Weise bekannt geworden sein müsse, bevor die Erlöschung des Pfandrechts eintrete, so dürfe man nicht übersehen, daß das Auslaufen des Schiffs auf Grund der öffentlichen Schiffsnachrichten jedem Interessenten weit eher bekannt werde, als der nicht veröffentlichte Inhalt der Schiffsregister.

Hiegegen ward jedoch angeführt: Die jetzige Fassung der Ziffer 3 beruhe auf der Erwägung, daß man dem Schiffsgläubiger, bevor man eine Erlöschung seines Pfandrechts statuire, wenigstens die Möglichkeit gegeben haben müsse, von dem Verkaufe des Schiffs noch vor seiner Abreise Kenntniß zu erhalten, und durch Anhaltung desselben seine Ansprüche zu sichern. Dies würde aber alsdann nicht der Fall sein, wenn man die Erlöschung des Pfandrechts auch unter der Voraussetzung zugeben wollte, daß die Eintragung der Veräußerung erst nach der Abreise des Schiffs erfolge. Nur wenn ein Gläubiger die Möglichkeit gehabt, sich zu sichern, die Einleitung des geeigneten

Verfahrens aber gleichwohl unterlassen habe und die Abreise des Schiffs von seiner Seite unbeanstandet geblieben sei, könne man mit Recht eine Erlöschung des Pfandrechts eintreten lassen. Daß die Abreise des Schiffs durch die Schiffsnachrichten bekannt werde, relevire nicht, denn einmal sei aus diesen Nachrichten nicht zu ersehen, ob eine Besitzveränderung stattgehabt habe oder nicht, weil keine Mittheilungen darüber veröffentlicht zu werden pflegten, für wessen Rechnung das Schiff in See gehe; sodann würde es aber auch jedenfalls nach Veröffentlichung der Abreise zu spät sein, Sicherungsmaßregeln zu ergreifen. Die Eintragung in das Schiffsregister werde allerdings in vielen Fällen als ein ungenügendes Mittel zur Bekanntmachung stattgehabter Besitzveränderungen erscheinen, aber hieraus könne man nicht folgern, daß die Erlöschung des Pfandrechts nunmehr auch auf Grund von noch weniger genügenden Voraussetzungen eintreten müsse. Der in Rede stehende Antrag ward schließlich mit 6 gegen 3 Stimmen abgelehnt.

Hierauf wurde der Antrag gestellt, auch zu Ziffer 3 den bei Ziffer 1 und 2 angenommenen Zusatz, daß das noch ausstehende Kaufgeld als Pfandobjekt an die Stelle des Schiffs trete, in einer geeigneten Modifikation hinzuzufügen. Der Herr Antragsteller bemerkte nämlich: Das Kaufgeld könne in dem Falle der Ziffer 3 zwar allerdings nicht sogleich bei dem Verkaufe selbst als Pfandobjekt des Schiffsgläubigers angesehen werden, weil das Pfandrecht am Schiffe vorerst noch fortdauere und die Schiffsgläubiger sonst ein doppeltes Pfandrecht erlangen würden. Für den Fall aber, daß das Pfandrecht am Schiffe auf Grund der Ziffer 3 untergegangen, das Kaufgeld selbst aber noch nicht eingehoben sei, scheine sich der betreffende Zusatz auch für den Fall der Ziffer 3 zu rechtfertigen, weil sonst der Rheder durch die Befreiung des Kaufgeldes von allen Lasten zum Schaden der Schiffsgläubiger, welche nach Ablauf der 60 Tage auch ihr Pfandrecht am Schiffe verlören, einen ungerechtfertigten Vortheil erlangen würde. Eine solche Folge der Veräußerung würde namentlich gegenüber denjenigen Schiffsgläubigern höchst unbillig sein, welche die Fortdauer ihres Pfandrechtes durch Klagestellung zu sichern nur deshalb unterlassen hätten, weil ihnen der Verkauf des Schiffs unerachtet der Eintragung in das Schiffsregister unbekannt geblieben sei. Auch die in der Folge bei Berathung des § 13 in Frage kommende Bestimmung, daß der Rheder das, was in den Fällen der Ziffer 1 und 2 vom Kaufgelde an ihn gelangte, den Schiffsgläubigern herausgeben müsse, werde seiner Zeit mit Rücksicht auf das eben Vorgebrachte auf den Fall der Ziffer 3 auszudehnen sein.

Gegen diesen Antrag wurde eingewendet: So lange das Pfandrecht am Schiffe fortdauere, könne man, wie von Seiten des Herrn Antragstellers bereits zugegeben sei, den Schiffsgläubigern ein Pfandrecht am Kaufgeld nicht einräumen, indem sie sonst ein zweifaches Pfand durch den Verkauf erlangen würden. Für den Fall aber, daß das Pfandrecht erloschen sei, scheine die beantragte Zusatzbestimmung wenig praktisches Interesse zu haben, weil bis dahin gewiß in der Regel auch die Einhebung des Kaufschillings erfolgt sei. Aber abgesehen davon, scheine sich eine Bestimmung nicht zu rechtfertigen, welche darauf hinauslaufen würde, daß durch die Erlöschung eines Pfandrechts, die ihren Grund in einer wirklichen oder vorausgesetzten Negligenz des Gläubigers in Geltendmachung seiner Rechte habe, ein neues Pfandrecht an einem bis dahin nicht im Pfandnexus befindlichen Gegenstande aufleben solle.

Der in Rede stehende Antrag wurde nach dem Schlusse der Debatte mit 5 gegen 4 Stimmen abgelehnt.

Ein Mitglied regte hierauf die Frage an, in welcher Weise die in den Titel von der Rhederei aufgenommene Bestimmung, daß der Rheder oder die Rhederei, wenn sie das Schiff zu einer neuen Reise in See gesandt hätten, nachdem sie von einem Anspruche, für welchen sie nur mit dem Schiff und der Fracht verhaftet seien, Kenntniß erlangt gehabt, dadurch für den Anspruch persönlich haftbar würden, in dem Falle Anwendung finden solle, wenn ein neuer Erwerber das Schiff vor Befriedigung der Schiffsgläubiger wieder in See sende. Der betreffende Herr Abgeordnete hielt dafür, daß in diesem Falle die persönliche Haftbarkeit nicht den neu eintretenden Rheder, sondern denjenigen treffen müsse, der bezüglich der betreffenden Forderung als Contrahent erscheine, und berief sich hiefür darauf, daß in einer solchen Auffassung keine Unbilligkeit gegen den contrahirenden Rheder liege, derselbe vielmehr mit Recht persönlich als haftbar erscheine, weil er im Voraus wisse, daß das Schiff vom neuen Eigenthümer nur zum Schifffahrtsbetriebe erworben werde, und dessenungeachtet den Verkauf vornehme, die Benutzung desselben zu wiederholten Seereisen also dem Ermessen des neuen Eigenthümers anheimgebe. Die Sache verhalte sich in diesem Falle nicht anders, als wenn der contrahirende Rheder zwar noch Eigenthümer bleibe, das Schiff aber an einen Ausrüster zum Schifffahrtsbetrieb vermiethe, und das Schiff alsdann für des Letzteren Rechnung in See gehe. Und dennoch werde kein Zweifel sein, daß bei einer solchen Vermiethung die persönliche Haftbarkeit den contrahirenden Rheder und nicht den Ausrüster treffen müsse. Bei Berathung der Eingangs erwähnten Bestimmung über die Umwandlung der auf die

fortune de mer beschränkt gewesenen Haftung des Rheders in eine persönliche Haftbarkeit habe die Versammlung auch nur den contrahirenden Rheder im Auge gehabt, indem sie davon ausgegangen sei, daß derselbe durch eine neue Verwendung des Schiffs zu Seereisen die persönliche Verantwortlichkeit für die bis dahin erwachsenen Schiffsschulden übernehme. Wäre nicht dies der leitende Gedanke gewesen, so hätte der Rheder nur für den Werth des Schiffs, aber nicht für den ganzen Betrag der Schiffsschulden persönlich verantwortlich gemacht werden dürfen. Eine andere Auffassung, als die hier vertretene, würde unbillig gegen den neuen Erwerber und für die Schiffsgläubiger höchst nachtheilig sein, weil der neue Eigenthümer in der Regel von den bestehenden Schiffsschulden nichts wisse, eine persönliche Haftbarkeit somit im Falle des Verkaufs trotz neuer Reisen des Schiffs meistens nicht eintreten werde.

Von anderen Seiten wurde die Meinung geltend gemacht, daß im Fall des Verkaufs eines Schiffs nicht der contrahirende Rheder, sondern der neue Eigenthümer durch eine wiederholte Verwendung desselben zu Seereisen persönlich haftbar werde, und hiefür angeführt: Der Grund für die im Eingange dieser Diskussion erwähnte Bestimmung sei die Erwägung gewesen, daß der Rheder durch die Verwendung des Schiffs zu einer neuen Reise das einzige Exekutionsobjekt, aus welchem die Schiffsgläubiger ihre Befriedigung zu verlangen berechtigt seien, neuen Gefahren aussetze. Mit Rücksicht hierauf habe man es für angemessen erachtet, auszusprechen, daß der Rheder in einem solchen Falle gleichsam der Assekuradeur der Schiffsgläubiger werde, und nicht für den Werth des Schiffs allein, sondern für deren Forderungen persönlich haftbar sein müsse. Als derjenige, welcher das Schiff einer neuen Gefahr aussetze, erscheine in dem der Diskussion unterstellten Falle aber der neue Eigenthümer, weshalb es auch ganz angemessen erscheine, wenn er persönlich verpflichtet werde.

Die Diskussion über diese Frage wurde jedoch abgebrochen und ihre Fortsetzung bis zur Vorlage eines formulirten Antrags vertagt.

Auf Anregung eines Mitglieds wurde sodann der Redaktionscommission anheimgegeben, statt: „rechtshängig" einen anderen Ausdruck zu wählen, weil dieses Wort in den verschiedenen Prozeßgesetzgebungen eine verschiedene technische Bedeutung habe, und schließlich noch erörtert, welche Klage der Schiffsgläubiger und gegen wen er dieselbe innerhalb der 60 Tage seit dem Antritt der neuen Reise anzustellen habe, um den Fortbestand seines Pfandrechts zu sichern, ob namentlich die Pfandklage gegen den neuen oder den früheren Eigenthümer anzustellen sei u. dgl. Von einigen Herren Abgeordneten wurde geltend gemacht, es sei darauf zu

bestehen, daß der Schiffsgläubiger die Pfandklage gegen den früheren Besitzer oder den neuen Erwerber des Schiffs erheben müsse, um sein Pfandrecht zu salviren, weil die Bestimmung in Ziffer 3 nur unter dieser Voraussetzung mit den allgemeinen Grundsätzen des bürgerlichen Rechts in Einklang stehe, indem nur durch die Anstellung der Pfandklage das Schiff zur res litigiosa werde u. dgl. Andere Mitglieder vertraten die Ansicht, daß wenig darauf ankomme, welche Klage der Schiffsgläubiger vor dem Verkaufe angestellt habe. Auf die Grundsätze von der res litigiosa dürfe man hiebei nicht zu viel Gewicht legen, denn abgesehen davon, daß dieselben in einigen Gesetzgebungen keine oder nur beschränkte Geltung hätten, könnten sie im vorliegenden Fall dem praktischen Bedürfnisse des Seeverkehrs nicht genügen. Man müsse deshalb jede statthafte Art der Klagestellung gegen den früheren Rheder für ausreichend zur Erhaltung des Pfandrechts halten. Auf der anderen Seite würde es aber gegenüber dem neuen Erwerber eine ungerechtfertigte Härte sein, wenn man einer vor dem Verkauf gegen den früheren Rheder erhobenen Klage die Wirkung einer Salvirung des Pfandrechts selbst dann einräumen wollte, wenn der neue Erwerber hievon innerhalb der 60tägigen Frist gar keine Kenntniß erhalten hätte. Dagegen sei es richtig, daß die nach der Veräußerung angestellte Klage zur Erhaltung des Pfandrechts gegen den neuen Erwerber gerichtet sein müsse. Unter diesen Umständen werde beantragt, zu bestimmen, daß das Pfandrecht derjenigen Schiffsgläubiger fortbestehe, deren Forderungen zur Zeit der Veräußerung bereits eingeklagt gewesen, oder die noch vor Ablauf der 60-tägigen Frist gegen den neuen Eigenthümer des Schiffs ihre Ansprüche geltend machten, vorausgesetzt, daß der neue Erwerber im ersten Falle von der Klagestellung gegen den früheren Rheder Kenntniß gehabt oder innerhalb der 60tägigen Frist Kunde erhalten habe.

Dieser Antrag wurde schließlich mit 5 gegen 4 Stimmen angenommen. Zu

§ 8

wurde anerkannt, daß es sich hier um eine Klage auf Anerkennung des Pfandrechtes gegen den neuen Eigenthümer des Schiffs handle, ferner daß der Schiffsgläubiger zu einer solchen Klagestellung nicht blos berechtigt, sondern auch verpflichtet sei, wenn er anders sein Pfandrecht erhalten wissen wolle, da auch gegen die hier in Frage kommenden Schiffsgläubiger die Bestimmung in § 7 Ziffer 3 Anwendung finde, und daß beides in der Redaktion des Gesetzes genügend auszudrücken sei. Mit diesen Modifikationen der Fassung ward § 8 nach kurzer Berathung angenommen.

CCCXXXV. Sitzung.

Hamburg, am 9. Mai 1859.

In der Sitzung vom Heutigen wurde unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule zunächst die Redaktion des Titels von der Bergung und Hülfeleistung festgestellt. Sodann wurden die Protokolle der CCCXXVII. Sitzung vom 18. April, der CCCXXVIII. Sitzung vom 19. April, der CCCXXIX. Sitzung vom 28. April und der CCCXXX. Sitzung vom 30. April 1859 verlesen und genehmigt.

CCCXXXVI. Sitzung.

Hamburg, am 10. Mai 1859.

In heutiger Sitzung, an welcher auch die Herren Abgeordneten für Hannover und Mecklenburg wieder Antheil nahmen, wurde unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule in der Berathung der Anlage zum 332. Protokolle fortgefahren und zu

§ 9

von einem Herrn Abgeordneten bemerkt: Die Fassung dieses Artikels sei zu eng, indem sie zu der Ansicht Veranlassung gebe, als sollten die Kosten, welche nach der Veräußerung eines Schiffs entstanden seien, also die Kosten für Einziehung des Kaufgeldes und dessen Vertheilung unter die Schiffsgläubiger, nicht mehr von vorn herein abgezogen werden. Da eine solche Bestimmung jedoch der Natur der Sache nicht zu entsprechen scheine, vielmehr alle im gemeinschaftlichen Interesse aufgewendeten Kosten auch in erster Reihe von der Theilungsmasse getragen werden müßten, so werde bean=

tragt, neben den Kosten der Veräußerung des Schiffs auch der Kosten für Vertheilung des Kaufgeldes Erwähnung zu thun.

Von Seiten des Herrn Referenten wurde hierauf entgegnet: Die Bestimmung des § 9 sei absichtlich auf die Vertheilungskosten nicht ausdrücklich ausgedehnt worden, um denjenigen Landesgesetzgebungen nicht zu präjudiziren, welche in Ansehung solcher Kosten den allgemeinen Grundsatz befolgten, daß dieselben aus den Kaufgeldern nicht vorweg zu entnehmen, so daß sie den letzten Perzipienten zur Last fielen, sondern von den zur Hebung gelangenden Gläubigern nach Maßgabe der Hebungen zu tragen seien. Sollte sich ergeben, daß der betreffende Grundsatz in keinem der betheiligten Staaten noch Geltung habe, so würde der beantragten Ausdehnung nichts entgegenstehen. Von selbst verstehe es sich jedoch, daß die den einzelnen Gläubigern erwachsenden Liquidationskosten nicht in Frage seien. Die Frage, wie mit Bezahlung dieser Kosten zu verfahren sei, solle vielmehr gemäß der Absicht der Anlage zum 332. Protokolle nach den Prozeßgesetzgebungen der einzelnen Staaten beurtheilt werden, in denen sie überall in der einen oder andern Weise ihre Erledigung gefunden habe. Ein Interesse an gemeinschaftlichen Bestimmungen sei im vorliegenden Falle auch nur in Ansehung der Veräußerungskosten vorhanden. Da nämlich nach manchen Gesetzgebungen die Kosten für die dem Verkauf vorangehende Schätzung, für die öffentlichen Ausschreiben u. dgl. nicht vom Gericht vorschußweise entrichtet oder suspendirt würden, um schließlich aus dem Kaufgelde gedeckt zu werden, sondern von dem den Verkauf betreibenden Gläubiger vorgeschossen werden müßten, und es unbillig wäre, wenn diese Auslagen dem betreffenden Gläubiger, obschon sie sämmtlichen zu Gute kämen, nicht vor Allem aus dem Kaufgelde ersetzt, sondern an der Stelle locirt würden, an welcher die Hauptforderung dieses Gläubigers ihre Stelle finde, erscheine eine ausdrückliche Bestimmung des vorliegenden Inhalts, welche allerdings dann, wenn es sich nur um Kosten 2c. des Verkaufs handeln würde, die vom Gerichte gestundet seien, ganz überflüssig wäre, weil es sich von selbst verstehe, daß diese Kosten zuverlässig gedeckt werden müßten, in hohem Grade unentbehrlich. Was dagegen die Kosten der Vertheilung des Kaufgeldes angehe, welche von keinem Gläubiger vorschußweise zu decken seien, so fehle es an einem genügenden Anlaß, hierüber eine besondere Bestimmung aufzustellen, im Gegentheil würde eine solche zu Verwickelungen führen und deshalb nachtheilige Folgen haben, weil nicht alle Gesetzgebungen die Kosten der Vertheilung des Kaufgeldes bei Subhastationen 2c. 2c. von der gesammten Theilungsmasse in Abzug brächten, sondern

auch von jedem Gläubiger nach Verhältniß des ihnen auszuzahlenden Antheils tragen ließen.

Im Laufe der Diskussion ergab sich, daß das erwähnte Verfahren wohl in keinem der am gemeinsamen Seerechte unmittelbar interessirten Staaten mehr in Geltung sei, und wurde deshalb der Beschluß gefaßt, sowohl in § 9 als in § 1 Ziffer 1 neben den Kosten der Zwangsveräußerung auch der Kosten für Vertheilung des Kaufgeldes Erwähnung zu thun. Zu

§ 10

wurde von einigen Seiten die Redaktion beanstandet, und geltend gemacht: Es handle sich hier darum, das Princip auszusprechen, daß rücksichtlich der Priorität der Schiffsgläubiger jede neue Reise der älteren vorgehe. Zu diesem Zwecke scheine sich aber der Ausdruck: „durch Antritt einer Reise" nicht zu eignen, da die Forderungen nicht durch den Antritt der Reise selbst, sondern durch die wegen der Reise eingegangenen Rechtsgeschäfte 2c. entständen. Da es nun allerdings nicht genügen würde, wenn man sich auf eine Zeitbestimmung beschränken und aussprechen wollte, es gingen die nach Antritt einer neuen Reise entstandenen Forderungen den schon früher entstandenen vor, weil sonst die nach Antritt der Reise begründeten Forderungen ungebührlicher Weise ein Vorrecht vor den Forderungen aus denjenigen Geschäften erhalten würden, die zur Vorbereitung derselben Reise vorher eingegangen worden, so werde beantragt, zu setzen: „in Bezug auf oder während einer Reise" oder: „zum Zweck und während einer Reise."

Es wurden jedoch auch diese Vorschläge beanstandet und namentlich angeführt: Der Ausdruck: „während einer Reise" führe zu weit, indem er auch die Forderungen aus denjenigen Rechtsgeschäften erfassen würde, welche während einer Reise, aber zum Zweck der Vorbereitung einer weiteren neuen Reise eingegangen würden, die einfache Beseitigung der Worte: „oder während" erscheine dagegen um deswillen nicht angemessen, weil sich § 10 alsdann nur auf die aus Rechtsgeschäften, und nicht auf die aus Delikten (z. B. Ansegelungen 2c.) herrührenden Forderungen erstrecken würde. Es wurde deshalb empfohlen zu setzen: „aus Veranlassung einer neuen Reise" „aus einer Reise" „zum Zwecke einer Reise vor oder während derselben" u. dgl.

Von einem Mitgliede wurde dagegen folgende Fassung empfohlen:

a. „Die Forderungen, welche eine spätere Reise betreffen, gehen allen „denjenigen vor, welche eine frühere Reise betreffen."

Ein Herr Abgeordneter beanstandete des Prinzip des § 10, indem er hervorhob, es fehle an jedem genügenden Grunde dafür, eine Reihe von

Classen privilegirter Gläubiger in der Weise zu schaffen, daß beim Vorhandensein mehrerer Gläubiger aus verschiedenen Reisen die der jüngeren allen Gläubigern der jeweiligen älteren vorgingen, die Gläubiger einer und derselben Reise aber wieder unter sich mit verschiedener Priorität eingereiht werden müßten u. s. w. Es handle sich nur darum zu statuiren, daß jeder Gläubiger berechtigt sei, anzunehmen, der Rheder habe bei der neuen Reise ein freies Schiff in See gesandt. Um in dieser Beziehung dem Bedürfnisse zu genügen, bedürfe es nicht mehr, als daß den Gläubigern der jüngsten Reise ein Vorzugsrecht vor den Gläubigern aller früheren Reisen eingeräumt werde; die letzeren könnten dagegen unbedenklich ohne Rücksicht auf die Reise, von der ihre Forderungen herrührten, blos nach Maßgabe der in § 11 zu bestimmenden Priorität befriedigt werden. Es erscheine dies um so angemessener, als nicht abzusehen sei, weshalb einem Gläubiger noch ein Vorrecht vor einem anderen blos wegen eines größeren Alters seines Anspruchs zugestanden werden solle, wenn er es unterlassen habe, denselben mit Umsicht alsbald nach Beendigung der betreffenden Reise zu verfolgen. Es werde deshalb beantragt, den § 10 in dem eben beantragten Sinne umzugestalten.

Dieser Antrag blieb jedoch ohne Unterstützung und ward mit allen gegen eine Stimme abgelehnt. Ebenso wurde der Vorschlag, statt: „durch Antritt einer Reise" zu setzen: „zum Zweck einer Reise vor oder während derselben" mit allen gegen 2 Stimmen abgelehnt und die Fassung unter a mit 7 gegen 4 Stimmen angenommen.

Im Laufe der Diskussion über § 10 wurde es von verschiedenen Seiten als wünschenswerth bezeichnet, näher zu bestimmen, was hier unter einer Reise zu verstehen, ob dahin das ganze Unternehmen zwischen dem Auslaufen des Schiffs aus dem Heimathshafen und seiner Rückkehr dahin oder nur das zur Erfüllung eines selbstständigen Frachtcontrakts erforderliche, mit der Ladung beginnende und mit der Löschung endigende Unternehmen u. dgl. zu rechnen sei. Die Erledigung dieser Frage ward jedoch bis auf Weiteres vorbehalten. Zu

§ 11

ward beschlossen, den Eingang der für § 10 genehmigten Redaktion entsprechend zu fassen, und sodann von einem Herrn Abgeordneten der Redaktionskommission anheimgegeben, nochmals in Erwägung zu ziehen, ob die Bestimmungen des § 11 nicht einfacher in der Weise gefaßt werden könnten, daß die Priorität der einzelnen Forderungen lediglich unter Bezugnahme auf die einzelnen Ziffern des § 1 festgestellt würde.

Ziffer 1 wurde hierauf mit der Bemerkung angenommen, daß es besser lauten würde: seit der Einbringung in den letzten Hafen. Zu Ziffer 2 und 3 ward bemerkt: Nach der jetzigen Fassung dieser Ziffern würden die Lootsengelder als Kosten der Einbringung den Berge- und Hülfekosten vorgehen. Dies stehe jedoch mit einer großen Anzahl von Gesetzgebungen in Widerspruch, indem meist umgekehrt die Hülfe- und Bergekosten vor den Lootsengeldern den Vorrang hätten; eine Bestimmung wie die der Ziffern 2 und 3 scheine auch nicht in der Natur der Sache begründet zu sein, namentlich wenn der Lootse die Einbringung des Schiffs nicht glücklich auszuführen im Stande gewesen, sondern seiner Dienstleistung unerachtet ein Bergungs- oder Rettungsfall eingetreten sei, weil in einem solchen Falle auch der Anspruch des Lootsen auf Lootsengeld durch die Bemühungen der Berger oder Helfer gerettet werde. Auch aus dem Gesichtspunkte, auf welchem überhaupt der Vorrang der unter Ziffer 2 genannten Forderungen vor den unter Ziffer 3 genannten Ansprüchen zum Theil beruhe, daß nämlich die öffentlichen Abgaben, als welche die Kosten der Einbringung regelmäßig erschienen, vor den Forderungen der Privaten gedeckt werden müßten, könne, abgesehen von der Frage, ob dieser Gesichtspunkt gerechtfertigt sei, das in Rede stehende Vorzugsrecht nicht für begründet erachtet werden, da die Lootsengelder in den meisten Staaten nicht als öffentliche Abgaben erschienen, weil die Einrichtung, daß die Lootsen als Staatsbedienstete ein fixes Einkommen bezögen und die Lootsengelder vom Staate erhoben würden, nur wenig verbreitet sei. Es wurde deshalb beantragt, die Lootsengelder ausdrücklich hervorzuheben und unter Ziffer 4 einzureihen.

Von einer anderen Seite wurde Ziffer 3 beanstandet und beantragt, statt: „die bei der letzten Einbringung entstandenen Bergungs- und Hülfekosten" zu setzen: „die Kosten der letzten Bergung und Hülfeleistung", da für die Priorität dieser Kosten lediglich die Zeit ihrer Entstehung als entscheidend betrachtet werden könne.

Hiegegen wurde jedoch eingewendet: Bei Aufstellung der Rangordnung Ziffer 1, 2, 3, 4 sei auf die Zeitfolge das entscheidende Gewicht gelegt. Es sollten die später entstandenen Forderungen vor den früher entstandenen den Vorzug haben. Als die zuletzt entstandenen erschienen die Kosten der Bewachung und Verwahrung seit der letzten Einbringung (Ziffer 1), dann folgten die Kosten der letzten Einbringung (Ziffer 2), und hierauf die bei der letzten Einbringung entstandenen Bergungs- und Hülfekosten (Ziffer 3). Der Aenderungsvorschlag, welcher auf die Ziffer 3 sich beziehe, ergebe sich hiernach als unrichtig. Wenn schon vor Erreichung des Hafens, in welchem es zur Geltendmachung und Classifizirung der

Schiffsschulden komme, die letzte Bergung oder Hülfeleistung stattgehabt habe und der Berge- oder Hülfelohn hiefür noch rückständig sei, könne man demselben nicht mit Recht den Vorrang vor allen später entstandenen, unter Ziffer 4 genannten Forderungen zugestehen. Es würde z. B. gewiß nicht billig sein, wenn diese Kosten den Vorrang vor einer nach jener Bergung oder Hülfeleistung aufgenommenen Nothbodmerei erhielten, obschon auch sie durch diese Bodmerei erhalten worden seien. Solche früher entstandenen Bergungs- und Hülfekosten müßten demnach mit den unter Ziffer 4 genannten Kosten auf gleiche Linie gestellt werden. Andrerseits könne es sich allerdings zutragen, daß die Kosten der in Ziffer 3 genannten Bergung und Hülfeleistung später entstanden seien, als zum Theil die unter Ziffer 2 aufgeführten Kosten der letzten Einbringung. In einem solchen ungewöhnlichen Falle würden die Kosten der letzten Einbringung zum Theil den Kosten der Bergung und Hülfeleistung nachstehen müssen. Es frage sich aber, ob es zweckmäßig sei, diesen ungewöhnlichen Fall im Gesetze zu entscheiden.

Da jedoch von mehreren Seiten das Bedenken geltend gemacht wurde, daß aus der jetzigen Fassung der Ziffer 3 nicht deutlich genug erhelle, auf welchen Fall sich dieselbe beziehen solle, diejenigen Bergungs- und Hülfekosten aber, auf welche es nach der eben erwähnten Darlegung abgesehen sei, ihrer Natur nach als Kosten der letzten Einbringung erschienen, ward beantragt, Ziffer 3 mit Ziffer 2 zu verbinden, und die Ziffer 2 demgemäß dahin zu fassen, daß an zweiter Stelle die Kosten der letzten Einbringung in den Hafen einschließlich der (hiebei erwachsenden) Bergungs- und Hülfekosten vorzugsberechtigt seien. Auch ward hinzugefügt, es verstehe sich von selbst, daß der Fall, wenn Schiff und Ladung an einen Strand geborgen würden, rücksichtlich der Priorität der Bergungs- und Hülfegelder, dem Fall der Einbringung in den Hafen durch die Berger rc. rechtlich gleich stehe.

Ein Mitglied war endlich der Ansicht, daß auch in dem Fall, auf welchen Ziffer 3 berechnet sei, keine genügenden Gründe vorhanden seien, um den Bergungs- und Hülfegeldern eine absolute Priorität einzuräumen, für ihre Priorität gegenüber den in Ziffer 4 genannten Forderungen vielmehr die Zeit ihrer Entstehung eben so wohl maßgebend sein müsse, wie für die früheren Bergungs- und Hülfegelder. Der betreffende Herr Abgeordnete bemerkte: Die Richtigkeit dieser Ansicht ergebe sich schon aus der Betrachtung des Falls, wenn sich die Berger auf der Fahrt in den Hafen Güter zu werfen, Masten zu kappen u. dgl. genöthigt sähen, um das Schiff zu retten, denn in diesem Fall werde auch ihr Bergelohn

durch die aufgeopferten Objekte erhalten, und es sei deshalb billig, daß ihm die vom Schiff zu entrichtenden Havereibeiträge vorgingen. Es wurde jedoch hiegegen eingewendet: Es sei nicht richtig, zu sagen, der Bergelohn werde durch den Wurf gerettet; die Berger seien vielmehr auch zu der Zeit, in welcher der Wurf statthabe, noch im Bergen begriffen; durch ihre fortgesetzte Thätigkeit würden also umgekehrt gerade die Havereibeiträge erhalten, und sei somit Grund genug vorhanden, die Bergungskosten bei der letzten Einbringung in den Hafen den Havereibeiträgen vorangehen zu lassen.

Nach dem Schlusse der Debatte ward der Antrag, Ziffer 2 und 3 zu verbinden und erstere dahin zu fassen, daß an zweiter Stelle die Kosten der letzten Einbringung in den Hafen einschließlich der Bergungs- und Hülfekosten vorzugsberechtigt seien, angenommen, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte, und dadurch auch der oben besprochene Antrag in Betreff der Lootsengelder für erledigt gehalten, da man ihnen zwar keinen Vorzug vor den Bergungs- und Hülfekosten bei der letzten Einbringung in den Hafen einräumen, aber auch keinen hinreichenden Anlaß finden zu können glaubte, die Lootsengelder schlechter als die übrigen Einbringungskosten zu stellen. Zugleich wurde es für zweckmäßig erachtet, im § 1 der Vorlage die Lootsengelder aus Ziffer 3 in Ziffer 4 herüberzunehmen, um das Mißverständniß auszuschließen, daß unter Lootsengeldern die in die öffentlichen Kassen zu entrichtenden Lootsengebühren gemeint seien.

Zu Ziffer 4 wurde der Antrag gestellt, den Heuerforderungen des Schiffers und der Mannschaft unbedingt den Vorrang vor allen übrigen unter Ziffer 4 genannten Forderungen einzuräumen, die Heueransprüche somit als Ziffer 3 besonders aufzuführen, und hiezu bemerkt: die Bestimmung der Ziffer 4 in Betreff der Heueransprüche des Schiffers und der Schiffsmannschaft gehe darauf hinaus, daß die schließlich als verdient erscheinende Heuer je nach Verschiedenheit der Zeitmomente, aus denen die in einem konkreten Fall in Betracht kommenden Forderungen der unter Ziffer 4 genannten Art herrührten, in einzelne Abschnitte zerlegt werden solle, damit dieselben mit den übrigen Forderungen nach Maßgabe der Zeit ihrer Entstehung an einander gereiht würden. Diese Unterscheidung einer Reihe von Quoten der Heuer erscheine aber einerseits als praktisch undurchführbar, andererseits auch als der Natur der Sache nicht angemessen. Denn die Dienstleistungen des Schiffers und der Mannschaft seien vom Anfang bis zum Ende der Reise ein ungetheiltes Ganze. Dadurch, daß sie fortwährend und bis zum letzten Augenblicke ihre Dienstleistung fortzusetzen hätten, komme letztere jedem Forderungsberechtigten zu Gute und trage

sie zur Erhaltung der Mittel zur Deckung derselben bei. Wenn die Mannschaft z. B. nach Eingehung einer Nothbodmerei oder nach einer großen Haverei mit ihren Dienstleistungen nicht fortfahren würde, gingen die Mittel zur Zahlung der Bodmereischuld oder der Havereibeiträge verloren. Es sei deshalb vollkommen gerechtfertigt, das beantragte Vorzugsrecht der Heueransprüche anzuerkennen, zumal nach den Beschlüssen zu Art. 449 und 452 des preuß. Entwurfes die Mannschaft ihre Heuer vor Beendigung der ganzen Reise nicht verlangen könne und im Auslande nicht klagen dürfe; auch sei dies wirklich in den meisten Gesetzgebungen geschehen. Hiegegen wurde erinnert: Wolle man dem Prinzip treu bleiben, worauf die vorgeschlagene Rangordnung wesentlich beruhe, so könne dem Schiffer und der Mannschaft nur das Vorrecht der Ziffer 4 bewilligt werden. Den Fall gedacht, daß zur Zeit einer Aufwendung zur Rettung des Schiffs z. B. einer Reparatur im Nothhafen ein beträchtlicher Heuerrückstand vorhanden sei, sei nicht abzusehen, weshalb dieser den Reparaturkosten vorgehen solle. Die Ausführung, daß der Heuervertrag untheilbar sei, gehe fehl, da der Theilung der verdienten Heuer nach den einzelnen in Frage kommenden Zeitabschnitten nichts im Wege stehe, und eben so unbegründet sei die Voraussetzung, die Theilung würde zu praktischen Schwierigkeiten führen. Die meisten Gesetze begünstigten allerdings die Mannschaft wegen der Heuer; indeß anscheinend nur zur Ausgleichung der Benachtheiligung, welche sich daraus ergebe, daß man die persönliche Haftung des Rheders ausschließen zu müssen glaube. Ob dieser Grund durchgreife, darüber lasse sich, wie anerkannt werden müsse, streiten, und es sei daher das praktische Bedürfniß, wovon die Entscheidung abhängig zu machen sei.

Der eben besprochene Antrag wurde hierauf zum Beschlusse erhoben; im Uebrigen ward Ziffer 4 ohne Beanstandung genehmigt.

Ziffer 5 ward ohne Beanstandung angenommen. Zu Ziffer 6 beantragte ein Herr Abgeordneter die Streichung der Worte: „nach dem Alter der Entstehung" und führte hiefür an: das Recht, welches die Schiffsgläubiger an dem der See anvertrauten Vermögen haben sollten, sei allerdings als Pfandrecht bezeichnet worden. Dies sei jedoch nur geschehen, um dadurch auszudrücken, daß dieses Recht auch gegen den neuen Erwerber des Schiffs verfolgbar sei. Für das Verhältniß der Gläubiger unter einander habe man dagegen ein Pfandrechtsystem, wonach die ältere Forderung der jüngeren vorgehen müßte, bis jetzt keineswegs zu begründen beabsichtigt. Ein solches System würde nicht durchführbar sein, und sei auch schon in der Anlage zum 332. Protokolle dadurch, daß in § 12 bezüglich der auf

einer in rem versio beruhenden Schiffsschulden bestimmt sei, die jüngere solle der älteren vorgehen, sowie von der Versammlung selbst durch die Bestimmungen über die Priorität der einzelnen Forderungen verlassen worden. Es fehle auch an jedem genügenden Grunde dafür, der älteren Forderung eine Priorität vor der jüngeren zuzugestehen; denn es sei nicht abzusehen, weshalb eine Forderung den Vorrang vor einer anderen haben solle, weil der Vertrag, auf dem sie beruhe, um einen Tag früher als der andere abgeschlossen worden oder weil bei einer Stückgüterladung ein Theil der Ladung um einen Tag früher als der andere an Bord gekommen sei u. dgl. Für das Verhältniß der Gläubiger unter einander sei die Privilegiennatur der einzelnen Forderungen das Wesentliche, die Dinglichkeit des Rechts komme nur gegen Dritte in Betracht. Die Auffassung in Ziffer 6 habe endlich in keiner Gesetzgebung Anerkennung gefunden.

Gegen diesen Antrag ward geltend gemacht: Bei Ziffer 6 kämen hauptsächlich die Forderungen aus Frachtverträgen und aus rechtswidrigen Handlungen in Betracht, da die Ansprüche aus der in rem versio bereits bei den früheren Ziffern ihre Erledigung gefunden hätten. Für eben diese Forderungen sei aber das Prinzip aufgestellt worden, daß der Rheder nur mit dem der See anvertrauten Vermögen haften, den betreffenden Gläubigern dafür aber ein Pfandrecht auf dieses Vermögen zustehen solle. Die Consequenz gebiete, die Folgerungen aus dieser rechtlichen Natur der in Rede stehenden Ansprüche nicht blos in so weit, als sie das Verhältniß der Gläubiger zu Dritten beträfen, sondern auch für das Verhältniß der Gläubiger unter einander anzuerkennen. Man müsse, wenn man einmal allen Schiffsgläubigern ein Pfandrecht beilege, auch keinen Anstand nehmen, die daran sich knüpfenden rechtlichen Folgen zur Geltung zu bringen. In der Natur des Pfandrechts liege es, daß das ältere Recht den Vorrang vor dem jüngeren behaupte. Nicht im Widerstreit mit den allgemeinen Rechtsgrundsätzen sei es ferner, sondern nur denselben entsprechend, das Prinzip umzukehren, wenn die Forderung, welche die jüngere sei, die Erhaltung der den Gegenstand des Pfandrechts bildenden Sache ermöglicht habe. Daher müsse zu Ziffer 1—4 die ältere Forderung der jüngeren weichen, zu Ziffer 6 die Priorität nach dem Alter bestimmt werden. Wenn man in der letzteren Beziehung etwas Anderes vorschreibe, trage man in das Gesetz eine Prinzipienlosigkeit, welche nur gerechtfertigt sei, sofern das richtige Prinzip sich nicht durchführen lasse, was nicht zugegeben werden könne. Die Abweichung von den übrigen Gesetzgebungen dürfe gleichfalls nicht in Anschlag kommen. Die Versammlung habe einmal ein System aufgestellt, welches in keiner der bisherigen Gesetzgebungen sich finde.

Dieses System führe nothwendig zu der Bestimmung unter Ziffer 6 und ihre Ablehnung würde somit als Beweis dafür benutzt werden können, daß das System selbst ein unrichtiges sei.

Schließlich wurde die Streichung der Worte: „nach dem Alter der Entstehung" mit 9 gegen 2 Stimmen genehmigt und mit demselben Stimmenverhältniß ausdrücklich beizufügen beschlossen, daß die unter Ziffer 6 fallenden Forderungen ohne Rücksicht auf die Zeit ihrer Entstehung unter sich gleichberechtigt seien. Zu

§ 12

stellte ein Mitglied den Antrag, die Anwendbarkeit der Bestimmung dieses Paragraphen auf die in Ziffer 1, 2 und 4 erwähnten Forderungen zu beschränken, da aus den zu § 11 Ziffer 6 hervorgehobenen Gründen auch die in Ziffer 5 des § 4 genannten Ansprüche und ebenso die nunmehr als Ziffer 3 hervorzuhebenden Heueransprüche unter sich ohne Rücksicht auf die Zeit ihrer Entstehung gleichberechtigt sein müßten.

Ein anderer Herr Abgeordneter ging noch weiter, und schlug vor, die Anwendbarkeit des § 12 auf die in Ziffer 4 des § 11 aufgezählten Forderungen zu beschränken, da dessen Inhalt für die in Ziffer 1 und 2 genannten Forderungen keine praktische Bedeutung habe, indem es sich wohl selten ereignen werde, daß das für das Schiff erzielte Kaufgeld nicht einmal zur Deckung aller unter 1 und 2 gehörenden Kosten zureiche.

Nachdem hiegegen eingewendet worden war, die eben erwähnte Insufficienz des Schiffs könne allerdings öfter eintreten, da es sich nicht immer blos um die Gläubiger der letzten Reise handle, wurde zunächst der Antrag auf Beseitigung des Citats der Ziffer 5 mit 7 gegen 4 Stimmen, und sodann mit 6 gegen 5 Stimmen der Antrag angenommen, die Anwendbarkeit des § 12 auf die in Ziffer 4 des § 11 genannten Forderungen zu beschränken.

Im Uebrigen ward Abs. 1 angenommen, jedoch mit 8 gegen 3 Stimmen auf den Antrag eines Herrn Abgeordneten beschlossen, in einem Zusatze zu sagen, daß, wenn mehrere der unter den Ziffern 1, 2, 3, 5 und 6 des § 11 erwähnten Forderungen zusammenträfen, diese unter einander kein Vorrecht haben sollten.

Abs. 2 blieb ohne Beanstandung, und ebenso

§ 13

Abs. 1. Zum Abs. 2 wurde die Frage angeregt, ob den Schiffsgläubigern, denen die Fracht von einer früheren Reise nach Abs. 1 verhaftet sei, ein Separationsanspruch auf dieselbe, falls sie noch nicht erhoben worden, und

falls sie bereits eingezogen worden, auf die vom Rheder zurückzuerstattende Summe zustehen solle, ob dieselbe hiernach unter Ausschluß der anderen Gläubiger des Rheders unter die berechtigten Schiffsgläubiger nach Maßgabe der seerechtlichen Prioritätsordnung zu vertheilen sei, oder ob die betreffenden Schiffsgläubiger auf die Fracht von früheren Reisen gleich allen anderen Gläubigern des Rheders und ohne Rücksicht auf die seerechtliche Prioritätsordnung nur einen persönlichen Anspruch haben sollten, endlich ob das Recht, sich an die in Rede stehende Fracht zu halten, den betreffenden Gläubigern neben dem Recht, das Schiff und die nicht erhobene Fracht der letzten Reise in Anspruch zu nehmen, nach ihrer Wahl, oder nur subsidiär für den Fall zustehen solle, daß letztere unzureichend wären.

In einer allgemeinen Diskussion über diese Fragen wurde zunächst von Seiten des Herrn Referenten bemerkt: Schon bei Feststellung desjenigen, was den Schiffsgläubigern verhaftet sein und mithin als zur fortune de mer gehörig angesehen werden solle, sei die Frage erörtert worden, wie weit die Fracht von den Schiffsgläubigern in Anspruch genommen werden dürfe. Indem man davon ausgegangen sei, daß an bereits eingehobenen Forderungen ein dingliches Recht nicht bestehen könne, seien die Rechte der Schiffsgläubiger auf die nicht eingezogene Fracht der letzten Reise beschränkt worden. Bei näherer Erwägung ergebe sich jedoch, daß diese Beschränkung zu weit führe und eine Neuerung enthalte, welche den Credit der deutschen Rhederei wesentlich beeinträchtigen würde. Wenn man nun auch hinreichenden Grund haben möge, das Pfandrecht der Schiffsgläubiger nicht weiter, als früher geschehen sei, auszudehnen, so stehe doch nichts im Wege, diesen Gläubigern weitergehende persönliche Ansprüche zu verleihen, wie dies in § 13 wegen der nicht eingehobenen Fracht von derjenigen Reise, von welcher die betreffenden Gläubiger herrührten, vorgeschlagen sei. Diese Ansprüche sollten, wie bemerkt, keine dinglichen sondern rein persönliche sein, demnach nicht dahin führen, daß die Schiffsgläubiger unter Ausschluß der übrigen Gläubiger des Rheders die in Rede stehende Fracht in Anspruch nehmen dürften, sondern dem Rheder und seinen übrigen Gläubigern gegenüber sollten die Schiffsgläubiger als solche keine besonderen Vorrechte haben. Was aber den Schiffsgläubigern zu ihrer Befriedigung zuerkannt werde, solle, falls mehrere derselben aufgetreten seien und die Fracht zu ihrer vollständigen Deckung nicht ausreiche, unter sie nach der seerechtlichen Prioritätsordnung vertheilt werden. Das Recht, die Fracht der früheren Reise in Anspruch zu nehmen, solle jedoch nach der Absicht des § 13 kein subsidiäres sein.

Mehrere Mitglieder traten der eben dargelegten Auffassung des Herrn Referenten bei, andere hielten dafür, daß man den Schiffsgläubigern wenigstens an der noch ausstehenden Fracht der betreffenden Reise ein dingliches Recht einräumen müsse, noch andere fügten hinzu, daß, falls die Auffassung des Herrn Referenten die Zustimmung der Versammlung finden sollte, jedenfalls in einem Zusatze ausgesprochen werden müsse, daß das Pfandrecht der Schiffsgläubiger an der noch nicht eingezogenen Fracht der letzten Reise mit dem Augenblick in einen blos persönlichen Anspruch übergehe, in welchem diese Reise aufhöre, die letzte zu sein.

Die weitere Debatte über die berührten Fragen wurde jedoch bis zur nächsten Sitzung vertagt.

CCCXXXVII. Sitzung.

Hamburg, am 12. Mai 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute die am Schlusse der vorigen Sitzung abgebrochene Debatte fortgesetzt. Dabei war man, wie sich schon aus der bereits im vorigen Protokolle erwähnten Annahme des Abs. 1 von Art. 13 ergiebt, allseitig darüber einverstanden, daß die Schiffsgläubiger das Recht haben sollten, sich auch an die Fracht der Reise zu halten, durch welche ihre Forderung entstanden sei, und der Rheder dasjenige, was er von dieser Fracht bezogen habe, zurückgeben müsse, sowie daß dieses Recht der Schiffsgläubiger nicht ein blos subsidiäres sein solle. Die weiteren Erörterungen betrafen deshalb zunächst die Frage, ob den Schiffsgläubigern an der noch ausstehenden Fracht der betreffenden früheren Reise ein Pfandrecht wie an dem der See anvertrauten Vermögen mit der Folge zustehen solle, daß sie deren Separation unter Ausschluß aller andere Gläubiger des Rheders zu verlangen berechtigt wären, und ob diese Fracht unter die Schiffsgläubiger nach der seerechtlichen Prioritätsordnung zu vertheilen sei, oder ob der Anspruch derselben nur ein persönlicher sein

solle, dergestalt, daß im Falle eines Konkurses auch die übrigen Gläubiger mit den Schiffsgläubigern an dieser Fracht nach Maßgabe der allgemeinen Prioritätsordnung Theil zu nehmen hätten, und ob jedem Schiffsgläubiger der hiernach auf ihn treffende Betrag ohne Rücksicht auf die seerechtliche Prioritätsordnung zuzuweisen sei, gleichviel ob noch andere, nach der zuletzt genannten Prioritätsordnung ihm vorgehende Schiffsgläubiger vorhanden seien oder nicht.

Von einigen Mitgliedern wurde beantragt, auszusprechen, daß der fragliche Anspruch der Schiffsgläubiger ein persönlicher in dem eben angegebenen Sinne sei und hiefür auf die früheren Berathungen über die Frage, was zur fortune de mer gehöre, Bezug genommen, und weiter noch angeführt: Die Bestimmung, daß den Schiffsgläubigern auch an der Fracht früherer Reisen, so fern ihre Forderung davon herrühre, ein Pfandrecht zustehen solle, würde zu großen Verwickelungen führen. Denn es würde dem Rheder alsdann nicht ohne Weiteres das Recht zugestanden werden können, die Fracht einzuziehen, weil dadurch das Pfandobjekt vernichtet werde; er könnte ein solches Recht vielmehr höchstens als Mandatar der Schiffsgläubiger üben. Ferner würde man nicht umhin können, den Schiffsgläubigern die direkte Verfolgung ihres Rechts gegen die Frachtschuldner, also dritten Personen eine Einmischung in die Rechtsverhältnisse der bei dem Frachtkontrakt betheiligten Kontrahenten zu gestatten, u. s. w. Noch größer als die hiedurch entstehenden Verwickelungen würden aber die im Falle eines Konkurses eintretenden sein. Ein Herr Abgeordneter fügte hinzu: Von einem Pfandrechte der Schiffsgläubiger an der Fracht früherer Reisen könne schon deshalb nicht die Rede sein, weil deren Recht auf die nicht erhobene Fracht der letzten Reise nur uneigentlich ein Pfandrecht genannt worden sei, und die betreffende Bestimmung des § 2, wenn dieses Pfandrecht nicht stetem Wechsel unterworfen sein, und bald an einem Objekte untergehen, bald an einem anderen aufleben solle, je nachdem seit Entstehung der Forderung das Schiff wieder zu neuen Reisen verwendet und durch den Rheder mehr oder weniger von der Fracht eingezogen werde, eigentlich dahin gefaßt werden müsse, daß die Schiffsgläubiger bei Geltendmachung ihres Pfandrechts am Schiff und dessen Zubehör sich auch an die zu dieser Zeit noch ausstehende Fracht der letzten Reise, wie an eine Zugabe zum Pfandobjekt, halten könnten.

Von anderen Herren Abgeordneten wurde die Ansicht vertreten, daß den Schiffsgläubigern ein dinglicher, zum Ausschlusse der übrigen Gläubiger des Rheders berechtigender, Anspruch an die Fracht der Reise, von

welcher ihre Forderungen herrührten, in so weit, als diese Fracht noch nicht eingezogen sei, zustehen müsse, da die Verhältnisse hiebei dieselben seien, wie bei der zur fortune de mer gezogenen, noch nicht eingehobenen Fracht der letzten Reise, und durch die so eben von der anderen Seite vertretene Auffassung das System des Gesetzbuchs äußerst komplizirt würde. Es wurde deshalb folgende Bestimmung in Vorschlag gebracht:

a. „An dieser Fracht steht ihm jedoch nur in so weit, als sie noch nicht „eingezogen ist, das gesetzliche Pfandrecht zu. Ist sie schon eingezo„gen, so haftet ihm der Rheder auf den Belauf derselben persönlich."

Ein Mitglied schlug vor, das dingliche Recht der Schiffsgläubiger auf die Fracht der betreffenden Reise anzuerkennen, ohne Unterschied, ob dieselbe bereits eingezogen sei oder nicht.

Von einigen Herren Abgeordneten wurde endlich geltend gemacht, daß für die Frage, welche rechtliche Natur den betreffenden Ansprüchen der Schiffsgläubiger zukommen solle, die andere Frage präjudizirlich sei, wie weit diese Ansprüche reichen sollten, ob auf die Bruttofracht, oder, wie in Abs. 4 des § 13 vorgeschlagen sei, nur auf die Nettofracht, da, falls die zuletzt erwähnte Auffassung die Zustimmung der Versammlung fände, um deswillen selbst bei der noch ausstehenden Fracht nicht mehr von einem Pfand- und Separationsrechte die Rede sein könne, weil dasjenige, was den Schiffsgläubigern alsdann haften würde, nicht mehr die ausstehende Frachtforderung, sondern eine nach Abrechnung der daraus zu bestreitenden Auslagen sich ergebende Summe wäre, deren Feststellung nur in einem Verfahren zwischen den Gläubigern und dem Rheder, nicht aber zwischen den Gläubigern und dem Frachtschuldner denkbar sei, so daß eine direkte Verfolgung des Pfandrechts gegen den Pfandinhaber unthunlich erscheinen würde. Der Umstand, daß bei Annahme eines blos persönlichen Anspruchs an die Fracht der betreffenden Reise den Schiffsgläubigern verschiedenartige Rechte, bald dingliche, bald persönliche an den ihnen haftenden Gegenständen zustehen und das Gesetz dadurch einigermaßen komplizirt würde, sei von keinem erheblichen Gewichte gegenüber dem eben hervorgehobenen Bedenken, zumal dieselbe Verschiedenheit auch bei dem Antrage unter a vorhanden wäre.

Mit Rücksicht hierauf ward weiter erörtert, ob die Brutto- oder Nettofracht den Schiffsgläubigern haften solle und hiebei für die erste Alternative angeführt: Wenn, wie sich daraus ergebe, daß stets von der ausstehenden Fracht ohne Anordnung eines Abzugs die Rede gewesen sei, bei der zur fortune de mer gehörigen Fracht der letzten Reise die Bruttofracht gemeint

sei, hier aber den Schiffsgläubigern nur die Nettofracht als haftbar erklärt werden sollte, würde es an der nöhigen Consequenz der gesetzlichen Bestimmungen fehlen. Das Gesetz würde an Einfachheit verlieren, was um so mehr zu beklagen wäre, als es für die in Rede stehende Unterscheidung verschiedener rechtlicher Gattungen von Ansprüchen auch an inneren Gründen gebreche. Die Bestimmung, daß nur die Nettofracht den Gläubigern der betreffenden Reise hafte, führe zu höchst complizirten Rechnungen, die oftmals schon um deswillen zu keinem günstigen Resultate führen könnten, weil sich die Kosten der einen Reise nicht immer von denen der anderen scharf trennen ließen. Jedenfalls würde aber die Fassung des § 13 Abs. 4 zu weit führen. Denn zu den Reisekosten, deren Abzug sich die Schiffsgläubiger gefallen lassen müßten, gehörten auch die Forderungen der Schiffsgläubiger selbst, und es würde gewiß nicht gerechtfertigt sein, wenn der Rheder z. B. gegenüber der ihre Heuer einfordernden Mannschaft, wenn sie die Fracht der betreffenden Reise in Anspruch nehmen wolle, von der Bruttofracht erst die Heuer in Abzug bringen könnte, um darnach die Summe zu berechnen, zu deren Herauszahlung er verbunden sei. Mittels solcher Abzüge würde es der Rheder dahin bringen können, daß er die ganze Fracht unter dem Vorwande, die Reiseunkosten beliefen sich eben so hoch, als die Fracht, es sei also keine Nettofracht verdient, zurückbehalten, die Forderungen wegen Bezahlung dieser Kosten aber unbezahlt lassen dürfe. Abs. 4 werde somit jedenfalls dahin zu beschränken sein, daß der Rheder in Abzug bringen dürfe, was er an Reiseunkosten aus dieser Fracht bereits bezahlt habe.

Dafür, den Schiffsgläubigern lediglich die Nettofracht als haftbar zu erklären, wurde bemerkt: Die Versammlung sei von dem Prinzip ausgegangen, daß der Rheder den Schiffsgläubigern nur mit dem der See anvertrauten Vermögen haften solle, und habe hiezu außer dem Schiff und dessen Zubehör auch die zur Zeit der Geltendmachung des Pfandrechts, beziehungsweise Einleitung des Zwangsverkaufs, noch ausstehende Fracht derjenigen Reise gezählt, welche zu eben dieser Zeit die letzte sei. An und für sich habe man dadurch die Ansprüche der Schiffsgläubiger richtig begrenzt, und könne billiger Weise nun nicht weiter gehen, als daß man etwa hinzufüge, der Rheder solle mit der Reise, von welcher die betreffende Forderung herrühre, sein übriges Vermögen nicht vermehren dürfen, sondern den Schiffsgläubigern auch noch dasjenige herauszugeben schuldig sein, was als Vermehrung seines Vermögens erscheinen würde, — und das sei die Nettofracht. Daß der Rheder bei Ermittelung des von ihm zurückzuzahlenden Betrags nach Abs. 4 nicht auch, wie von der anderen Seite angenommen

worden sei, die unbezahlten Schiffsschulden solle in Abzug bringen dürfen, ergebe sich hiernach von selbst. Es könnten indeß alle desfallsigen Bedenken durch eine Veränderung der Redaktion etwa in der Weise gehoben werden, daß statt „Nettofracht" und des vierten Absatzes von § 13 gesetzt würde: „Frachtverdienst" u. dgl. Es frage sich überhaupt, ob irgend eine Gesetzgebung weiter als § 13 gegangen sei, denn nach allen Seerechten, in denen die beschränkte Haftbarkeit des Rheders in der Form des Abandon Anerkennung gefunden habe, sei der Rheder mehr nicht als die auf der Reise verdiente, d. i., wie es scheine, die Nettofracht zu abandonniren schuldig.

Ferner wurde die Frage erörtert, ob dasjenige, was von der Fracht der betreffenden Reise den berechtigten Schiffsgläubigern zufallen würde, unter sie nach Maßgabe der seerechtlichen Prioritätsordnung oder ohne Rücksicht hierauf pro rata ihrer Forderungen vertheilt werden solle. Von denjenigen Herren Abgeordneten, welche dem Antrage unter a zustimmten, ward die erste Alternative rücksichtlich des noch nicht eingezogenen Theils der Fracht, von einem Theile derjenigen Mitglieder aber, welche den Schiffsgläubigern durchweg ein persönliches Recht auf die Fracht der betreffenden Reise zugestehen wollten, rücksichtlich der ganzen in Rede stehenden Fracht, von anderen Mitgliedern dagegen die zweite Alternative vertreten. Für die Vertheilung nach Maßgabe der seerechtlichen Priorität wurde geltend gemacht: Es sei nicht abzusehen, weshalb die Erwägungen, die zur Aufstellung der seerechtlichen Priorität Veranlassung gegeben hätten, ihre Wirkung mit der Veränderung des haftbaren Objekts verlieren sollten; namentlich biete der Umstand, daß den Gläubigern vielleicht nur ein persönlicher Anspruch zuerkannt werde, kein Hinderniß gegen die Anwendung der seerechtlichen Prioritätsordnung. Man könnte zwar davon ausgehen wollen, daß mit dem Wegfallen eines dinglichen Anspruchs an das haftende Rechtsobjekt jede Gemeinschaft der Schiffsgläubiger unter einander, und somit auch jeder Grund zur Anwendung einer Prioritätsordnung hinwegfalle, welche blos wegen der Gemeinschaft des Objekts ihrer Berechtigung erlassen sei. Allein es komme hiegegen in Betracht, daß eine Gemeinschaft der Schiffsgläubiger auch bei rein persönlichen Ansprüchen immer noch in so fern vorhanden sei, als für alle eine gewisse Summe die gemeinschaftliche Grenze der Haftbarkeit des Schuldners bilde, und doch bestimmt werden müsse, was geschehen solle, wenn diese Summe zur Befriedigung Aller nicht ausreichend sei. Von selbst verstehe sich, daß die seerechtliche Prioritätsordnung nur für die Schiffsgläubiger unter sich Anwendung finden könne. Den übrigen Gläubigern des Rheders gegen-

über würde alsdann, wenn der Letztere nicht vermögend genug wäre, um den ganzen betreffenden Frachtverdienst den Schiffsgläubigern abtreten zu können, also im Konkurse des Rheders, jeder einzelne Schiffsgläubiger seine gesammte noch nicht befriedigte Forderung zu liquidiren haben, schließlich würden aber die auf die Schiffsgläubiger fallenden Raten zusammen zu werfen und unter die letzteren nach Seerecht zu vertheilen sein.

Für die zweite Alternative wurde angeführt: Mit der Beseitigung des dinglichen Rechts falle die Gemeinschaft der Schiffsgläubiger und somit die ganze Grundlage der seerechtlichen Prioritätsordnung hinweg. Von da an müsse man die Schiffsgläubiger rechtlich gleich allen anderen Gläubigern des Rheders behandeln. Die gegentheilige Auffassung würde aber auch höchst unpraktisch erscheinen, denn diejenigen Schiffsgläubiger, welche sich bewußt seien, daß sie nach der seerechtlichen Prioritätsordnung nur an letzter Stelle zur Befriedigung gelangen könnten, würden sich, selbst wenn sie Aussicht auf Zutheilung einer großen Quote ihrer Forderung hätten, die Mühe einer Liquidation der letzteren im Konkurse des Rheders nicht geben und die damit verbundenen Kosten nicht bestreiten wollen, wenn sie die ihnen zufallenden Quoten wieder zur seerechtlichen Theilungsmasse einwerfen müßten.

Bei der Abstimmung wurde vor Allem mit 7 gegen 4 Stimmen entschieden, daß den Schiffsgläubigern nur der Frachtverdienst (Nettofracht) der Reise, von der ihre Forderungen herrührten, haften solle; sodann wurde der Antrag unter a zur Abstimmung gebracht und mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt, somit beschlossen, daß der eben erwähnte Anspruch sowohl in Ansehung der nicht eingezogenen als der eingezogenen Fracht blos ein persönlicher sein, und ein Separationsrecht unter Ausschluß der übrigen Gläubiger des Rheders den betreffenden Schiffsgläubigern nicht zustehen solle. Mit 10 gegen 1 Stimme wurde hierauf entschieden, daß dasjenige, was hiernach von der fraglichen Fracht an die Schiffsgläubiger gelange, nicht nach seerechtlicher Prioritätsordnung, sondern pro rata ihrer Forderungen zu vertheilen, beziehungsweise, daß jedem einzelnen Schiffsgläubiger die im Konkurse des Rheders auf seine Forderung treffende Rate zu belassen sei. Dabei wurde anerkannt, daß, was von dem Frachtverdienst bestimmt worden, auch von dem Nettoertrag der Ueberfahrtsgelder und einer entsprechenden Summe für den Fall gelten solle, wenn der Rheder seine eigenen Güter transportirt habe.

§ 14

wurde im Hinblick auf diese Beschlußfassungen mit der Modifikation angenommen, daß ausgesprochen werden solle, der Rheder sei von der Heraus-

zahlung des Frachtverdienstes in so weit frei, als er schon andere, von dieser Reise herrührende Gläubiger daraus bezahlt habe.

Hierauf ging die Versammlung zu der bei Berathung des

§ 7

Ziffer 1, 2 und 3 vorbehaltenen Frage über, welche Ansprüche die Schiffsgläubiger an das vom Rheder eingehobene Kaufgeld haben sollten. Mit Rücksicht auf die so eben in Betreff der vom Rheder eingehobenen Fracht gefaßten Beschlüsse wurde hiezu folgende Bestimmung in Vorschlag gebracht:

a. „Ist in dem Fall des § 7 Ziffer 1 und 2 das Kaufgeld von „dem Rheder eingezogen, so muß er dasselbe an die noch nicht be„friedigten Schiffsgläubiger herausgeben. Ein Vorrecht unter den „Gläubigern findet nicht statt. Soweit der Rheder das Kaufgeld „zur Befriedigung anderer Schiffsgläubiger verwendet hat, haftet „er den übrigen nicht mehr.“

Für den Fall in § 7 Ziffer 3 schlug der Herr Antragsteller dagegen vor, von einer ähnlichen Bestimmung Umgang zu nehmen, indem er hervorhob: Bei Berathung der Ziffer 3 des § 7 sei schon der Antrag abgelehnt worden, zu bestimmen, daß an die Stelle des Schiffs und seines Zubehörs der Kaufpreis treten solle, so lange derselbe noch nicht eingehoben sei, weil die Verhältnisse in diesem Fall wesentlich verschieden von den Fällen unter Ziffer 1 und 2 seien. Aus den bei jener Berathung geltend gemachten Gründen scheine auch von einer Bestimmung darüber Umgang genommen werden zu müssen, daß der Rheder persönlich für den Theil des Kaufgeldes hafte, der an ihn gelangt sei. Abgesehen davon, daß die Veräußerung des Schiffs nicht immer im Wege des Kaufs, sondern oft auch durch Tausch u. dgl. erfolge, in solchen Fällen die Ermittelung der von dem Rheder zu bezahlenden Summe aber mit großen Schwierigkeiten verbunden wäre, komme vor Allem in Betracht, daß in den Fällen der Ziffern 1 und 2 alle Pfandrechte am Schiffe zu gleicher Zeit erlöschten, während im Fall der Ziffer 3 an und für sich durch die Veräußerung keines derselben untergehe, und in der Folge ein Theil der Pfandrechte, soweit nämlich die Gläubiger rechtzeitig Klage erhöben, fortdaure, ein anderer Theil aber, nämlich der der säumigen Gläubiger erlösche. Wenn man den ersteren nun nicht ein zweifaches Recht einräumen wolle, könne man nur den letzteren einen Anspruch an den vom Rheder eingezogenen Kaufpreis zugestehen, und auch diesen nicht weiter, als sie befriedigt worden wären, wenn der Kaufpreis des Schiffs unter sämmtliche Schiffs-

gläubiger ordnungsmäßig vertheilt worden wäre, weil der Rheder dem neuen Erwerber des Schiffs zur Gewährleistung verbunden bleibe und demzufolge diejenigen Forderungen ersetzen müsse, welche gegen den Letzteren geltend gemacht würden. Eine Ermittelung dessen, was dem einen und dem anderen Gläubiger gebühre, würde aber offenbar zu ganz unlösbaren Schwierigkeiten führen.

Zunächst wurde der Antrag unter a der Diskussion unterstellt, dessen Auffassung von mehreren Seiten Unterstützung fand. Von anderen Herren Abgeordneten wurde aber die Meinung geltend gemacht, es sei den Schiffsgläubigern in den Fällen unter Ziffer 1 und 2 zwar nur ein persönlicher Anspruch gegen den Rheder wegen des von ihm eingehobenen Kaufschillings einzuräumen, aber jedenfalls der vom Rheder zurückzuzahlende Betrag nach seerechtlicher Priorität unter die Schiffsgläubiger zu vertheilen. Es wurde hiefür angeführt: Die rechtliche Natur des Kaufschillings sei von der Natur der Fracht aus der betreffenden Reise wesentlich verschieden. Die hier in Betracht kommende, von dem Rheder eingehobene Summe trete nämlich unmittelbar an die Stelle des den Schiffsgläubigern haftenden Pfandobjekts, so daß nichts im Wege stehe, diese Summe wie das Pfandobjekt selbst zu behandeln, indem man einfach würde annehmen müssen, daß das Pfandrecht der Schiffsgläubiger nicht erlösche, sondern auf eine andere Sache übergehe. Bei der Fracht der betreffenden Reise aber verhalte sich die Sache wesentlich anders; die ausstehende Frachtforderung habe den Schiffsgläubigern nicht als Pfand gehaftet, und jedenfalls seit längerer Zeit als Pfand zu haften aufgehört. Bei dem Antrage unter a würden auch manche Forderungsberechtigte Bezahlung erlangen, welche, wenn der Kaufpreis nicht eingehoben, sondern unter die Schiffsgläubiger ordnungsmäßig vertheilt worden wäre, anderen Gläubigern nachgestanden und leer ausgegangen wären.

Ein Mitglied hielt dafür, es müsse zunächst die Frage entschieden werden, in welcher Weise der Anspruch auf Herauszahlung des bezogenen Kaufschillings gegen den Rheder geltend gemacht werden solle, bevor man sich über die Frage der Vertheilung des Herauszuzahlenden schlüssig machen könne. Entweder müsse man, wenn man eine Vertheilung dieser Summe nach der seerechtlichen Prioritätsordnung beabsichtige, bestimmen, daß kein Schiffsgläubiger allein den fraglichen Anspruch geltend zu machen berechtigt sei, diese Befugniß vielmehr nur einem für alle noch nicht befriedigten Schiffsgläubiger aufzustellenden Curator zustehen solle, oder man müsse aussprechen, daß jeder Schiffsgläubiger den Rheder nur wegen desjenigen Betrags in Anspruch nehmen dürfe, der bei ordnungsmäßiger Vertheilung

des Kaufschillings auf ihn gekommen wäre. Letzteres sei auch an sich das Richtigere, denn nur die Rechte derjenigen, welche bei ordnungsmäßiger Vertheilung des Kaufschillings etwas erhalten haben würden, könne man als durch die Einhebung des Kaufschillings verletzt erachten. Freilich lasse sich nicht verkennen, daß in dem letzteren Falle jeder Schiffsgläubiger bei Geltendmachung seines Anspruchs eine der Prioritätsordnung entsprechende Zusammenstellung der sämmtlichen Schiffsschulden würde vorlegen müssen, und daß der Rheder, der ohne genügenden Nachweis in dieser Beziehung gezahlt habe, dies auf seine Gefahr gethan haben würde, daß mithin sowohl die Liquidation der betreffenden Ansprüche, als die Verantwortlichkeit des Rheders bedeutend erschwert wäre. Indessen liege ein einfaches Hülfsmittel gegen diese Schwierigkeiten in der Deposition des Kaufschillings bei Gericht und es lasse sich erwarten, daß die Betheiligten in solchen Fällen von selbst dahin kämen, zu ihrer Sicherheit die Deposition der betreffenden Summe bei Gericht vorzunehmen, und die Vertheilung derselben durch das letztere zu beantragen. Eventuell, wenn Bedenken darüber obwalten sollten, ob die Gerichte hierauf einzugehen verbunden seien, stehe nichts im Wege, ausdrücklich eine entsprechende Bestimmung oder etwa auch eine Vorschrift im Sinne des § 14 der Anlage zum 332. Protokolle aufzunehmen.

Für die Einräumung eines blos persönlichen, und zugleich die Anwendung der seerechtlichen Prioritätsordnung ausschließenden Anspruchs wurde noch geltend gemacht: Der Grund für Aufstellung einer seerechtlichen Prioritätsordnung liege darin, daß durch die Leistungen des besser privilegirten Gläubigers Schiff und Fracht als die Mittel zur Befriedigung der minder privilegirten Gläubiger erhalten worden seien. Diese Erwägung würde an und für sich auch bei der Fracht der betreffenden Reise vorhanden sein, somit die fragliche Prioritätsordnung eigentlich auch auf letztere Anwendung finden müssen. Wenn dessen ungeachtet hiervon Umgang genommen worden sei, so hätten nur die praktischen Schwierigkeiten der Anwendung hiezu Anlaß gegeben, welche bei dem eingehobenen Kaufgelde in demselben Grade vorhanden seien, somit consequent auch dieselbe Folge haben müßten.

Schließlich wurde mit 7 gegen 2 Stimmen entschieden, daß das vom Rheder erhobene Kaufgeld unter die Schiffsgläubiger nicht nach Verhältniß ihrer Forderungen, sondern nach Maaßgabe der seerechtlichen Prioritätsordnung zu vertheilen sei. Die weitere Erledigung der Sache ward bis zur nächsten Sitzung vertagt.

CCCXXXVIII. Sitzung.

Hamburg, am 14. Mai 1859.

Bei Fortsetzung der am Schlusse der vorigen Sitzung vertagten Debatte wurde heute unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule von Seiten des Herrn Referenten vorgeschlagen, die Frage, welche Rechte den Schiffsgläubigern an dem vom Rheder eingehobenen Kaufgelde zustehen sollten, für jede Ziffer des § 7 der Anlage zum 332. Protokolle besonders in Betracht zu ziehen, und sodann für den Fall des

§ 7 Ziffer 1,

wenn nämlich das Schiff im Zwangswege verkauft, und ein Theil des Kaufgeldes an den Rheder ausbezahlt worden sei, von jeder Bestimmung über die Rechte der Schiffsgläubiger an diesem Kaufgelde Umgang zu nehmen beantragt. Zur Begründung dieses Antrags ward ausgeführt: An und für sich verstehe es sich von selbst, daß, wenn nach Beendigung des gerichtlichen Theilungsverfahrens und nach Auszahlung eines übrig gebliebenen Restes des Kaufschillings an den Rheder noch unbefriedigte Schiffsgläubiger vorhanden seien, der Rheder diesen Rest zu ihrer Befriedigung in der Weise zu verwenden schuldig sei, wie dies am Schlusse der vorigen Sitzung bestimmt worden, in der Weise nämlich, daß jeder Gläubiger dasjenige ausbezahlt erhalte, was er erhalten haben würde, wenn alle Gläubiger bei Vertheilung des Kaufschillings nach der seerechtlichen Prioritätsordnung berücksichtigt worden wären. Einer ausdrücklichen Bestimmung hierüber bedürfe es demnach nicht, vielmehr erledige sich die Sache einfach durch allgemeine Rechtsgrundsätze. Eine ausdrückliche Bestimmung würde aber sogar nachtheilige Folgen haben können. Denn da in den Landesgesetzen, soferne das allgemeine Gesetzbuch darüber schweige, vorgeschrieben werden müsse oder bereits vorgeschrieben sei, daß bei jeder Zwangsveräußerung von Schiffen ein öffentlicher Aufruf der Schiffsgläubiger zu erlassen sei, werde der Fall, daß ein Theil der Schiffsgläubiger unbezahlt geblieben und doch ein Rest des Kaufschillings an den Rheder ausbezahlt worden sei, nur in der Weise vorkommen können, daß diese Gläubiger die Meldung bei Gericht unterließen und deshalb präkludirt würden, oder daß das

Gericht aus Versehen deren Zuziehung oder Befriedigung unterlasse. Im ersten Fall müßten die Bestimmungen der Landesgesetze über die Wirkungen der nach vorausgegangenen Ediktalien erlassenen Präklusionserkenntnisse zur Anwendung kommen, und würde es bedenklich sein, mit diesen Bestimmungen durch besondere Vorschriften für den vorliegenden Fall in Kollision zu gerathen; im zweiten Fall werde sich die Sache einfach dadurch erledigen, daß die benachtheiligten Gläubiger schon nach allgemeinen Grundsätzen die Rückgabe des Kaufgeldes zu fordern, und bei dem Richter die Fortsetzung des Vertheilungsverfahrens in Antrag zu bringen befugt seien. Dieser Auffassung trat die Versammlung einstimmig bei.

Zu Ziffer 2 bemerkte der Herr Referent weiter: Wenn in dem hier erwähnten Fall der Kaufschilling an den Rheder ausbezahlt worden sei, würden zunächst die in der vorigen Sitzung angenommenen Bestimmungen Anwendung finden müssen, daß nämlich der Rheder den Kaufschilling zurückzubezahlen habe und der letztere nach der seerechtlichen Prioritätsordnung unter die Schiffsgläubiger zu vertheilen sei. Zu einer Aenderung dieser Beschlüsse scheine kein ausreichender Grund vorhanden zu sein, eben so wenig, als zur Aenderung der Bestimmung, über welche sich in der vorigen Sitzung gleichfalls Uebereinstimmung ergeben habe, daß nämlich die Schiffsgläubiger in Ansehung des bereits eingehobenen Kaufschillings kein Separationsrecht gegenüber den anderen Gläubigern des Rheders haben sollten. Es sei aber noch die Frage zu entscheiden, welche Bedeutung dem Anspruche beizumessen, ob jedem Gläubiger eine unbedingte persönliche Forderung in Höhe des Betrags, welchen er bei ordnungsmäßiger Vertheilung der Kaufgelder erhalten haben würde, zuzugestehen, oder ob jeder Gläubiger für befugt zu erklären sei, den Kaufschilling für seine ganze Forderung in Anspruch zu nehmen, so lange noch etwas von demselben übrig sei, und ihm nicht bewiesen werde, daß noch besser privilegirte Gläubiger vorhanden seien, dergestalt, daß den Rheder keine Verantwortung treffe, wenn er die gesetzliche Rangordnung nicht einhalte, aber in gutem Glauben verfahre. Unverkennbar sei die erste Art der Entscheidung die richtigere. Abgesehen davon, daß sie der Verpflichtung des Rheders entspreche, das Kaufgeld so zu vertheilen, wie der Richter den Erlös des Zwangsverkaufs zu vertheilen habe, so hebe sie auch die Schwierigkeiten, welche sich bei der anderen Entscheidung für den Fall des über das Vermögen des Rheders eröffneten Konkurses ergäben. Aber wie schon in der vorigen Sitzung hervorgehoben worden, werde die Verantwortlichkeit des Rheders dadurch außerordentlich erhöht; er werde in die Gefahr gebracht, doppelt bezahlen zu müssen, wenn er einen minder privilegirten, statt eines nachträglich auftretenden, besser

privilegirten Gläubigers, obschon in gutem Glauben, bezahlen würde. Die erste Art der Entscheidung lege ihm ungefähr dieselben Verbindlichkeiten auf, die ein Benefizialerbe nach allgemeinem preuß. Landrecht habe, während ihm die zweite Alternative nur diejenigen Obliegenheiten auflegen würde, die der Benefizialerbe nach gemeinem Rechte habe. Um diese Verantwortlichkeit des Rheders zu mildern, könne nun allerdings, wie in der vorigen Sitzung angedeutet worden, bestimmt werden, daß der Rheder berechtigt sei, den Kaufschilling bei Gericht zu deponiren und dessen gerichtliche Vertheilung zu beantragen. Dies dürfe jedoch nicht geschehen, ohne daß zugleich das betreffende gerichtliche Verfahren geregelt würde, weil es in manchen Landesgesetzgebungen an entsprechenden prozessualen Vorschriften fehle. Um den hierin liegenden Uebelstand zu vermeiden, scheine es sich zu empfehlen, daß man zwar die erste Alternative wähle, aber beifüge, der Rheder sei von weiterer Verantwortlichkeit frei, wenn er den Kaufschilling an Schiffsgläubiger bereits ausbezahlt und dabei die Prioritätsordnung nicht wissentlich verletzt habe. Es werde demgemäß folgende Bestimmung in Vorschlag gebracht:

„Hat der Rheder im Falle des § 7, Ziffer 2 das Kaufgeld „ganz oder theilweise erhalten, so haftet er den Schiffsgläubigern „in Höhe des empfangenen Betrages persönlich, und zwar einem jeden „Gläubiger in Höhe desjenigen Betrags, welcher demselben nach der „gesetzlichen Rangordnung gebührt hätte. Er ist jedoch, wenn er das „Geld zur Befriedigung eines oder mehrerer Gläubiger verwendet „hat, denjenigen, welchen der Vorzug gebührt hätte, nur verant„wortlich, insofern erwiesen wird, daß er dieselben wissentlich ver„kürzt hat."

Dieser Vorschlag wurde nach kurzer Diskussion einstimmig zum Beschlusse erhoben.

Zu § 7, Ziffer 3 beharrte der Herr Referent bei dem schon in voriger Sitzung gestellten Antrage, von einer Bestimmung darüber Umgang zu nehmen, daß und welche Rechte die Schiffsgläubiger in dem hier erwähnten Fall an dem vom Rheder erhobenen Kaufgelde haben sollten, und fügte den früheren Gründen hinzu: Es dürfe nicht übersehen werden, daß, wenn ein Gläubiger seines Pfandrechtes verlustig geworden, dies auf Grund einer wirklichen oder fingirten Negligenz in Verfolgung seiner Rechte geschehen sei. Da man nun den Gläubigern, deren Pfandrechte noch fortdauerten, keinen persönlichen Anspruch an den Rheder geben könne, um sie nicht mit einem zweifachen Rechte für eine und dieselbe Forderung zu versehen, die

hier in Rede stehende Bestimmung also auf die säumigen Gläubiger, die ihres Pfandrechtes verlustig gegangen seien, sich beschränken müßte, so könne es kommen, daß ein säumiger Gläubiger sich in besserer Lage befände, als der vorsichtige, der seine Forderung eingeklagt habe. Denn der Letztere könne durch den Untergang des Schiffs aller Mittel zu seiner Befriedigung beraubt werden, während dem Ersteren das ganze übrige Vermögen des vielleicht vollkommen zahlungsfähigen Rheders bis zur Höhe des Kaufpreises haftbar wäre. Gegen erhebliche Ungerechtigkeiten würden die Gläubiger übrigens schon durch die im bürgerlichen Recht begründete Bereicherungsklage, deren Anwendbarkeit nicht ausgeschlossen sei, hinreichend geschützt.

Von einigen Mitgliedern wurde jedoch hiegegen geltend gemacht: Es würde keineswegs als gerechtfertigt angesehen werden können, wenn man den unbefriedigt bleibenden Schiffsgläubigern in den Fällen des § 7, Ziffer 3 gar keinen Anspruch auf das vom Rheder erhobene Kaufgeld einräumen wollte, weil die Präklusion der Gläubiger ihren Grund nicht immer in einer Nachlässigkeit, sondern oft auch darin habe, daß ihnen der Verkauf des Schiffs trotz seiner Eintragung in das Schiffsregister ohne ihr Verschulden unbekannt geblieben sei. Der Rheder, der das einzige den Gläubigern zugängliche Exekutionsobjekt verkaufe, würde alsdann das Kaufgeld ohne allen Rechtsgrund für sich behalten. Die Grundsätze über die Bereicherungsklage seien übrigens sehr bestritten, und es sei mindestens zweifelhaft, ob eine Bereicherungsklage unter allen Umständen, und selbst dann zulässig wäre, wenn der sich Bereichernde kein Unrecht begehe, sondern auf ein ausdrückliches Gesetz sich berufen könne. Wenn man die Bereicherungsklage allgemein zulassen wolle, so werde es auch hier, wie bei Ziffer 2, einer ausdrücklichen Bestimmung bedürfen.

Ein Mitglied hielt dafür, daß eine Bestimmung der zuletzt erwähnten Art nur unter der Beschränkung für statthaft erachtet werden könnte, daß der Gläubiger in dem Falle keinen persönlichen Anspruch habe, wenn ihm nachgewiesen werde, daß es auf seiner Seite an der erforderlichen Diligenz in Verfolgung seines Anspruchs gegen das Schiff gefehlt habe; wogegen jedoch wieder eingewendet ward, eine solche Beschränkung würde keineswegs als gerechtfertigt erscheinen, weil der Rheder die Forderung des betreffenden Gläubigers im Wege der Eviktionsleistung auch dann hätte bezahlen müssen, wenn der betreffende Gläubiger seinen Anspruch gegen das Schiff verfolgt hätte.

Nachdem die Debatte sich noch darüber verbreitet hatte, inwiefern die Grundsätze des bürgerlichen Rechts über die Bereicherungsklage im vor-

liegenden Falle auch ohne ausdrückliche Bestimmung Anwendung finden könnten, ward der Antrag des Herrn Referenten mit 7 gegen 4 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

Hierauf beantragte der Herr Referent, auf die in der vorigen Sitzung gefaßten Beschlüsse über die Ansprüche der Schiffsgläubiger auf die Fracht der Reise, von welcher ihre Forderungen herrührten, zurückzugehen. In der Erwägung, daß durchschlagende innere Gründe dafür nicht vorhanden seien, diese Fracht anders zu behandeln, als den vom Rheder im Falle des § 7 Ziffer 2 eingehobenen Kaufschilling, und bei dem einen die Anwendung der seerechtlichen Prioritätsordnung vorzuschreiben, bei der anderen auszuschließen, daß vielmehr die leitenden Grundsätze, auf denen dieselbe beruhe, namentlich das Moment der versio in rem auch bei der Fracht der betreffenden Reise von Bedeutung seien; endlich die praktischen Schwierigkeiten einer Anwendung der seerechtlichen Prioritätsordnung auf die in Rede stehende Fracht, namentlich im Concurse des Rheders durch die zu § 7 Ziffer 2 angenommene Bestimmung gehoben würden, indem hienach jeder Gläubiger für sich die ihm zukommende Quote zu liquidiren habe, stellte der Herr Referent den Antrag, unter Aufhebung des Beschlusses, daß die Fracht der betreffenden Reise auf alle Schiffsgläubiger ohne Rücksicht auf die seerechtliche Prioritätsordnung nach Raten ihrer Forderung zu vertheilen sei, die eben erwähnte, zu § 7 Ziffer 2 angenommene Bestimmung auch auf die Fracht der betreffenden Reise auszudehnen.

Dieser Vorschlag wurde nach kurzer Erörterung einstimmig zum Beschlusse erhoben. Zu

§ 15

und den folgenden Paragraphen ward zunächst vom Herrn Referenten erläuternd bemerkt: Die nun folgenden Paragraphen hätten die Concurrenz der Schiffsgläubiger mit anderen Gläubigern des Rheders zum Gegenstande. Hiebei kämen vor Allem diejenigen in Betracht, denen nach bürgerlichem Rechte ein Pfandrecht am Schiffe zustehe, also diejenigen, denen ein vertragsmäßiges Pfandrecht eingeräumt sei, die uneigentlichen Bodmeristen u. dgl. Um zu verhüten, daß diese Gläubiger mit den Schiffsgläubigern verwechselt und die Bestimmungen dieses Titels über Erlöschung der Pfandrechte u. dgl. auf Erstere angewendet würden, so wie um anzudeuten, daß Entstehung, Fortbestand und Untergang ihrer Pfandrechte nach wie vor nach bürgerlichem Rechte zu beurtheilen sei, werde es der Aufnahme des § 15 bedürfen. Was nun die Regelung der Concurrenz selbst angehe, so sei bisher die allgemeine Ansicht dahin gegangen, daß die Schiffsgläubiger allen anderen

Forderungsberechtigten vorgehen müßten. Hiebei habe man jedoch nur diejenigen Schiffsgläubiger im Auge gehabt, deren Forderungen von einer in rem versio zum Besten des Schiffs ꝛc. herrührten, und scheine dieser Vorrang auch nur für diese begründet zu sein. Für diejenigen aber, welche erst in Folge des Beschlusses der Versammlung, daß der Rheder ihnen gegenüber nur mit Schiff und Fracht verhaftet sei, Schiffsgläubiger geworden seien, habe die Einräumung eines solchen Vorrangs große Bedenken; der letztere sei deshalb auch in der Anlage zum 332. Protokolle blos den Schiffsgläubigern im älteren Sinne eingeräumt. Die Verleihung eines ähnlichen Vorrechts an die Schiffsgläubiger in dem letzteren Sinne würde nämlich eine erhebliche Neuerung im Seerechte enthalten, indem bisher die Pfandgläubiger des bürgerlichen Rechtes diesen Schiffsgläubigern vorgegangen seien. Wenn ein Rheder das Schiff habe abandonniren wollen, hätten die darauf haftenden Pfandrechte vorerst von ihm abgelöst werden müssen. Ferner würde die Verleihung eines solchen Vorrechts denjenigen Landesgesetzen zu sehr präjudiziren, nach welchen bis jetzt eine vertragsmäßige Verpfändung des Schiffs zulässig sei, indem neben diesem Vorrechte ein vertragsmäßiges Pfandrecht am Schiff gar keine Sicherheit mehr bieten, somit auch kein Capitalist sich mehr dazu herbeilassen würde, Geld auf Schiffe darzuleihen. Freilich fehle es auch nicht an Gründen gegen die so eben vertretene Auffassung; so spreche gegen dieselbe namentlich der Umstand, daß denjenigen Gläubigern, um deren Rechte es sich handle, nun doch einmal die Eigenschaft der Schiffsgläubiger beigelegt worden und, den Umfang ihrer Rechte anders, als den der übrigen Schiffsgläubiger zu bestimmen, bedenklich sei, ferner daß ohne die Ausdehnung des in Rede stehenden Vorzugsrechts auf jene Gläubiger der Credit der deutschen Rhederei im Auslande bedeutend gefährdet würde. Es müsse daher anerkannt werden, daß die Entscheidung nicht unerheblichen Zweifeln unterliege, und namentlich wegen des letzterwähnten Grundes nicht ohne sorgfältige Prüfung der praktischen Folgen für das Gedeihen des Rhedereibetriebs getroffen werden dürfe. Aehnlich verhalte es sich mit einem zweiten Concurrenzfalle. Die meisten Seerechte hätten den Schiffsgläubigern den Vorzug vor den übrigen Gläubigern des Rheders unter der Bedingung eingeräumt, daß ihre Forderungen von der letzten Reise vor Vertheilung des Kaufgelds ꝛc. herrührten, und nur bei der Bodmerei eine Ausnahme gemacht, ohne Zweifel, weil man diese als wahre Verpfändung des Schiffs angesehen habe. Dieser Auffassung könne zwar von Seiten der Versammlung um deswillen keine Folge gegeben werden, weil dadurch den Gläubigern früherer Reisen im Hinblick auf die ursprüngliche Beschränkung

ihrer Rechte auf Schiff und Fracht alle Rechte genommen würden; dagegen frage es sich, ob die Schiffsgläubiger der früheren Reisen zum mindesten nicht den Gläubigern, welchen nach dem bürgerlichen Rechte ein Pfandrecht an dem Schiffe zustehe, nachzusetzen seien, soferne sie in der Verfolgung ihrer Ansprüche sich verspätet hätten. Die Frage sei in der Vorlage bejaht, namentlich deswegen, um der Verpfändung des Schiffs nach bürgerlichem Rechte nicht zum größten Theile ihre Bedeutung zu entziehen. Verneine man sie, so werde nichts übrig bleiben, als alle Forderungen der Schiffsgläubiger einer kurzen Verjährung zu unterwerfen.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde hierauf die Streichung des § 15 beantragt, weil sein Inhalt an und für sich selbstverständlich sei, seine ausdrückliche Aufnahme in das Gesetz aber bedenklich erscheine, indem sie einerseits zu der Auffassung Anlaß bieten könnte, als liege es an und für sich in der Intention der Versammlung, den Landesgesetzen die Creirung neuer Vorzugsrechte 2c. anheimzugeben, selbst wenn dadurch das von der Versammlung aufgestellte System durchbrochen werden sollte, und andererseits gewissermaßen eine wiederholte Sanktionirung der landesgesetzlichen Bestimmungen über das Pfandrecht u. dgl. enthalten würde. Der Herr Antragsteller fügte hinzu: Letzteres würde weniger wegen der eingetragenen Schiffshypotheken, als wegen der sonstigen vertragsmäßigen, und der gesetzlichen Pfandrechte bedenklich erscheinen, namentlich da in manchen Staaten noch die vielen gemeinrechtlichen, stillschweigenden, gegen dritte Besitzer verfolgbaren Pfandrechte u. dgl. rechtliche Geltung hätten. Wo solche Rechte noch beständen, nütze die Erlöschung der Pfandrechte der Schiffsgläubiger wenig, denn es würde doch Niemand ohne die Gefahr, nach Jahren noch wegen der Schulden früherer Eigenthümer in Anspruch genommen zu werden, ein Schiff erwerben können.

Mit Rücksicht auf das eben Vorgetragene stellte ein Mitglied den Antrag, in einem Zusatze zu § 15 auszusprechen, daß die Bestimmungen in § 7 über Erlöschung der Pfandrechte auch auf die Pfandrechte des allgemeinen bürgerlichen Rechts Anwendung leiden sollten, da die Gefahr, welche für den Seehandel in einer Fortdauer dieser Pfandrechte nach der Veräußerung des Schiffs liege, zu groß sei, als daß man nicht insoweit in die in den einzelnen Ländern bestehenden Rechte einzugreifen sich veranlaßt sehen sollte, und da, was in Betreff der Erlöschung des an sich so bedeutenden Rechts eines Bodmereigläubigers bestimmt worden sei, unbedenklich auch in Betreff anderer vertragsmäßiger oder gesetzlicher Pfandrechte bestimmt werden könne.

Gegen diese Anträge wurde jedoch eingewendet: Der § 15 enthalte keine wiederholte Sanktionirung der mehrberegten Pfandrechtssysteme, sondern nur eine Bestimmung, die sich an und für sich von selbst verstehe, aber nur zur Vermeidung von Mißverständnissen ausdrücklich hervorgehoben werden müsse, die Bestimmung nämlich, daß die auf dem bürgerlichen Rechte beruhenden Pfandrechte am Schiffe auch nach diesem Rechte, und nicht nach Seerecht zu beurtheilen seien. Zwar lasse sich nicht verkennen, daß aus dem Fortbestande jener Rechte, namentlich der stillschweigenden Generalhypotheken, große Gefahren für den Verkehr mit Seeschiffen entstehen könnten. Diesen Gefahren könne aber nicht durch Aufnahme einiger, außer Zusammenhang mit dem gesammten Pfandrechtssysteme der einzelnen Staaten stehender Vorschriften über Erlöschung der Pfandrechte u. dgl. abgeholfen werden. In richtiger Würdigung dieser Gefahren und zu deren Vermeidung sei bei Berathung des ersten Titels vorgeschlagen worden, ein gemeinsames Pfandrechtssystem rücksichtlich der Seeschiffe auszubilden, und dabei nur die durch Eintragung in das Schiffsregister kundbar gewordenen Pfandrechte als gültig anzuerkennen. Da dieser Vorschlag aber bis jetzt die Zustimmung der Versammlung nicht gefunden habe, werde man sich enthalten müssen, bruchstückweise die Pfandrechtssysteme der einzelnen Staaten zu modifiziren. Insbesondere könnte unmöglich die Vorschrift unter Ziffer 3 des § 7 ohne Weiteres auf die durch die Landesgesetze zugelassenen eigentlichen Schiffshypotheken ausgedehnt werden. Eine solche Ausdehnung sei unvereinbar mit denjenigen Landesgesetzen, welche die Gültigkeit der Pfandrechte von der Offenkundigkeit durch Eintragung in die Schiffsregister, Vormerkung auf den Schiffsurkunden u. dgl. abhängig machten. Der Zweck dieser Offenkundigkeit sei gerade, dem dritten Erwerber von allen auf dem Schiffe haftenden Pfandrechten Kenntniß zu verschaffen, ihn demzufolge aber auch zur Anerkennung der letzteren zu verpflichten. Die Absicht, welche der erwähnten Einrichtung zum Grunde liege, nämlich, dem Gläubiger dauernde Sicherheit durch Verpfändung von Schiffen, und hiemit dem Rheder Credit zu gewähren und zu verschaffen, werde offenbar durch die beantragte Ausdehnung gänzlich vereitelt.

Ein Herr Abgeordneter schlug vor, die Entscheidung über die so eben angeregte Frage bis nach einer wiederholten Berathung darüber zu vertagen, ob über die Verpfändung der Seeschiffe gemeinschaftliche Bestimmungen aufzustellen seien oder nicht, eventuell empfahl der betreffende Herr Abgeordnete, dem § 15 seine Stelle bei § 1 anzuweisen, um zugleich deutlicher hervorzuheben, daß es der Intention der Versammlung

nicht entsprechen würde, wenn die seerechtliche Prioritätsordnung in den Landesgesetzen durch Vermehrung der Schiffsgläubiger in der Weise geändert würde, daß die neu hinzukommenden Gläubiger nicht blos nach den im Seerechte privilegirten und vor allen anderen Gläubigern des Rheders, sondern sogar vor einigen der im gemeinschaftlichen Seerecht aufgeführten privilegirt sein sollten u. dgl.

Schließlich wurde die Vertagung der Abstimmung über § 15 mit 9 gegen 2 Stimmen, der Antrag, die Bestimmung des § 7 auch auf die Pfandrechte des allgemeinen bürgerlichen Rechts auszudehnen, mit 7 gegen 4 Stimmen, endlich der Antrag auf Streichung des § 15 mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt, § 15 somit angenommen, jedoch der Redaktionscommission anheimgegeben, zu erwägen, welche Stellung und Fassung die angemessenere sei.

Zu

§ 16

wiederholte zunächst der Herr Abgeordnete für Lübeck die in der 333. Sitzung bereits abgegebene Erklärung in Betreff der Lübischen Concursgesetze; sodann wurde von einem Herrn Abgeordneten bemerkt, daß die jetzige Fassung des § 16 zu weit führen würde, weil bei ihrer Allgemeinheit angenommen werden könnte, als sollten die Schiffsgläubiger den anderen Gläubigern selbst bezüglich ihrer persönlichen Ansprüche an die Fracht der früheren, betreffenden Reise und das vom Rheder eingezogene Kaufgeld vorgehen. Die Erledigung dieses Bedenkens wurde nach kurzer Diskussion der Redaktionscommission anheimgegeben.

Von anderer Seite wurde die Fassung des § 16 um deswillen beanstandet, weil ganz allgemein ausgesprochen sei, daß die Schiffsgläubiger „den anderen Gläubigern", d. i. allen anderen Gläubigern des Rheders vorgehen sollten, weil sie hiernach auch ein Vorzugsrecht vor den absolut privilegirten Gläubigern, z. B. den Forderungen des Fiskus erhalten würden, was jedoch aus vielfachen Gründen höchst bedenklich sei. Es wurde deshalb beantragt, zu bestimmen, daß § 16 Anwendung finde auf Fälle der Concurrenz der dinglichen Rechte von Schiffsgläubigern mit anderen Pfandgläubigern des Rheders.

Gegen diesen Vorschlag wurde jedoch eingewendet: Es scheine sich allerdings zu empfehlen, die allgemeine Fassung des § 16 in dem Sinne anzunehmen, daß die Schiffsgläubiger in Ansehung der ihnen pfandweise haftenden Objekte allen anderen Gläubigern des Rheders ohne Ausnahme vorgingen, und selbst von einer Ausnahme wegen fiskalischer Forderungen

Umgang zu nehmen, da diese Forderungen, namentlich wenn sie Abgaben von gewerblichen Unternehmungen beträfen, oft so viel betrügen, daß bei einer vorzugsweisen Befriedigung derselben den Schiffsgläubigern wenig von Schiff und Fracht verbleiben würde. Jedenfalls führe aber der vorliegende Antrag zu weit, da die Schiffsgläubiger durch denselben auch noch vielen anderen absolut privilegirten Forderungsberechtigten nachgesetzt würden. Wenn man wegen der Forderungen des Fiskus eine Ausnahme machen zu müssen glaube, würde bei § 17 der rechte Ort hiefür sein.

Mit dem Vorbehalte, eine solche Ausnahme bei § 17 zu beantragen, ward hierauf die Fassung des § 16 rücksichtlich dieses Punktes angenommen.

§ 17

wurde hierauf einer allgemeinen Besprechung unterstellt, die weitere Debatte über denselben aber vertagt.

CCCXXXIX. Sitzung.

Hamburg, am 16. Mai 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute die Fassung der über die Schiffsgläubiger und deren Rangordnung bisher gefaßten Beschlüsse festgestellt. Hierauf wurden die Protokolle der CCCXXXI. Sitzung vom 2. Mai und der CCCXXXII. Sitzung vom 3. Mai verlesen und genehmigt.

CCCXL. Sitzung.

Hamburg, am 17. Mai 1859.

In heutiger Sitzung wurde unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule die bereits in der vorigen Sitzung berührte Frage erörtert, ob wiederholt auf die Berathung eines gemeinschaftlichen Pfandrechtssystems in Ansehung der Seeschiffe einzugehen sei. Der Herr Referent bemerkte hiezu: Die in den Protokollen S. 1711—1750 aufgeführten Beschlüsse über Pfandbestellungen an Seeschiffen in das gemeinschaftliche Seerecht aufzunehmen, erscheine bei näherer Erwägung bedenklich, selbst dann, wenn man sie nur mit dem Zusatze annehmen würde, daß es den Landesgesetzen anheimgegeben bleibe, je nachdem in dem betreffenden Lande mehr oder weniger Bedürfniß für die Zulassung vertragsmäßiger Verpfändungen der Schiffe vorhanden sei, die Publikation dieser Bestimmungen vorzunehmen oder zu unterlassen. Denn einerseits würde ein solcher Zusatz den Zweck der Berathung eines gemeinschaftlichen Pfandrechtssystems völlig vereiteln, andererseits seien die eben erwähnten Beschlüsse mit den Gesetzgebungen einzelner Länder nicht ganz vereinbar. Es werde sich also empfehlen, von Aufstellung eines solchen Pfandrechtssystems Umgang zu nehmen, und nur noch in Erwägung zu ziehen, ob nicht zur Sicherung der Käufer von Seeschiffen u. dgl. die Bestimmungen in § 7 der Anlage zum 332. Protokolle über Erlöschung der Pfandrechte einigermaßen auszudehnen seien. Es scheine nämlich nichts im Wege zu stehen, daß man die Ziffern 1 und 2 des § 7 auch auf alle im allgemeinen bürgerlichen Rechte begründeten Pfandrechte für anwendbar erkläre, während dies bei Ziffer 3 um deswillen unthunlich sei, weil sonst auch die kundbaren Pfandrechte durch den Verkauf des Schiffs erlöschen würden, gleichwohl solche Pfandrechte in einigen Ländern gerade zu dem Zwecke eingeführt worden seien, um ihnen eine Wirkung gegen Dritte zu sichern, damit die hieraus für die Gläubiger entspringenden Vortheile die Aufnahme von Geldern gegen Verpfändung von Seeschiffen erleichterten.

Ein Mitglied hielt jedoch dafür, daß die blose Ausdehnung der Ziffern 1 und 2 des § 7 dem Bedürfnisse nicht genügen könne, weil hiernach im

Falle eines freiwilligen Verkaufs doch noch alle vertragsmäßigen wie gesetzlichen Generalhypotheken u. dgl. fortdauern würden, und demnach Niemand ohne Gefahr ein Seeschiff aus solchen Ländern, in denen dergleichen Pfandrechte in Geltung seien, würde kaufen können. Von dieser Seite wurde deshalb, um zugleich die kundbaren Pfandbestellungen zu salviren, beantragt, folgende Sätze anzunehmen:

1. Damit, abgesehen von den Pfandrechten der Schiffsgläubiger, ein vertragsmäßiges oder gesetzliches im allgemeinen bürgerlichen Recht sich gründendes Pfandrecht an Seeschiffen die Rechte eines Schiffsgläubigers gewähre, namentlich gegen dritte Erwerber des Schiffs verfolgbar sei, muß dasselbe in das Schiffsregister eingetragen sein.

2. Diese Pfandrechte stehen den Ansprüchen der Schiffsgläubiger nach.

3. Die Bestimmungen in § 7 Ziffer 1 und 2 finden auch auf diese Pfandrechte Anwendung.

4. Die Feststellung der näheren Bestimmungen über das Verfahren bei Eintragung von Pfandbestellungen in das Schiffsregister und über die Priorität unter denselben bleibt den Landesgesetzen vorbehalten.

5. Es bleibt den Landesgesetzen anheimgegeben, die Zulässigkeit einer solchen Verpfändung hinsichtlich der eigenen Seeschiffe gänzlich auszuschließen.

Auf diesen Vorschlag wurde jedoch von anderen Seiten entgegnet: Das Bedürfniß für Gemeinsamkeit der Gesetzgebung über die im allgemeinen bürgerlichen Recht sich gründenden Pfandrechte an Seeschiffen gehe jedenfalls nicht weiter, als bis zur Aufnahme entsprechender Bestimmungen über die Erlöschung derselben beim Uebergang des Schiffs an andere Eigenthümer. Den Vorschlägen unter Ziffer 1 bis 5 ständen alle diejenigen Bedenken entgegen, welche früher gegen Aufnahme der auf S. 1750 der Protokolle zusammengestellten Normen geltend gemacht worden seien. Die vertragsmäßigen Verpfändungen der Seeschiffe kämen fast gar nicht bei großen Rhedereien, aber desto öfter bei kleinen Rhedereien vor, welche letzteren durch die in Rede stehenden Bestimmungen in hohem Grade gefährdet erschienen. Denn die Weitläufigkeiten, welche mit einer Eintragung der Pfandbestellung in die bei Gericht hinterlegten Schiffsregister verbunden seien, würden die Folge haben, daß die kleinen Rheder die erforderlichen Vorschüsse auf ihr Schiff künftig weit schwerer würden erhalten können als bisher. Für Verpfändungen von Schiffsparten aber, namentlich wenn das Schiff in viele Parten zerlegt sei, erscheine die Bestimmung unter Ziffer 1 als ganz unburchführbar. Der Vorschlag des Herrn Referenten scheine jedoch allerdings einiger Ausdehnung fähig zu sein. Da nämlich die weitere Ausdehnung der Bestimmung in § 7 Ziffer 3 nur

wegen der kundbaren Pfandrechte bedenklich sei, weil letztere da, wo sie überhaupt in Geltung seien, gerade zu dem Zwecke, um gegen Dritte zu wirken, eingeführt worden, auf der anderen Seite aber die größten Gefahren für den Käufer eines Schiffes nicht von diesen Pfandrechten, sondern von den nicht erkennbaren vertragsmäßigen und gesetzlichen Pfandrechten herrührten, stehe nichts im Wege, zu bestimmen, daß § 7 Ziffer 3 gleichfalls auf alle Arten von Pfandrechten, mit einziger Ausnahme der durch Eintragung in die dazu bestimmten öffentlichen Bücher u. dgl. kundbar gemachten, Anwendung finde. Eine solche Bestimmung habe auch dem neuen Erwerber eines Schiffs gegenüber keine erheblichen Bedenken, weil man von Jedem, der ein Schiff aus einem anderen Lande erwerbe, verlangen könne, daß er sich einerseits um den Inhalt der Landesgesetzgebung über das Pfandrecht an Seeschiffen, andererseits, wenn darin kundbare Pfandrechte anerkannt würden, um den Inhalt der Schiffsregister oder der Schiffsurkunden bekümmere.

Ein Mitglied schlug vor, von allen Bestimmungen über die auf dem allgemeinen bürgerlichen Rechte beruhenden Pfandrechte Umgang zu nehmen, weil ein Bedürfniß für Gemeinsamkeit der Gesetzgebung in dieser Beziehung nicht vorhanden sei, und fügte hinzu: In so weit es sich um Rechte aus Verhältnissen handle, welche mit der eigentlichen Bestimmung der Seeschiffe — der Seefahrt — zusammenhingen, müsse allerdings möglichste Sicherheit für die Forderungsberechtigten geschaffen werden; in so weit seien also gemeinschaftliche Bestimmungen erforderlich. Diesem Bedürfnisse sei durch die Vorschriften über die Rechte der Schiffsgläubiger Genüge geschehen. Der Kauf und Verkauf von Schiffen sei dagegen diesen Verhältnissen fremd.

Bei der Abstimmung wurde ein wiederholtes Eingehen auf die im Protokolle S. 1750 zusammengestellten provisorischen Beschlüsse mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt, dagegen mit 8 gegen 3 Stimmen beschlossen, auszusprechen, daß die Bestimmungen des § 7 Ziffer 1, 2, 3 auch auf alle im allgemeinen bürgerlichen Rechte sich gründenden Pfandrechte anwendbar seien, Ziffer 3 jedoch nicht auf die nach Maßgabe der Landesgesetze in die dazu bestimmten öffentlichen Bücher eingetragenen und dadurch kundbar gewordenen Pfandbestellungen. Die schließliche Erledigung der Sache wurde bis nach Vorlage einer formulirten Fassung vertagt.

Hierauf wurde vor Beginn der spezielleren Berathung des

§ 17

der Anlage zum 332. Protokolle von Seiten des Herrn Abgeordneten von Mecklenburg noch Folgendes vorgetragen: Zwar hätten fast alle

Seerechte aus den Schulden, welche mit dem Schifffahrtsbetriebe zusammenhingen, gewisse Arten herausgehoben und deren Befriedigung durch Vorzugsrechte an der Schiffsmasse gesichert. Ohne Vorgang sei jedoch der Beschluß der Versammlung, daß jede mit dem Schifffahrtsbetriebe zusammenhängende Schuld blos um deswillen, weil sie auf Contract oder Schuld des Schiffers beruhe, ein Vorzugsrecht vor allen solchen Schulden haben solle, die einer Handlung des Rheders ihren Ursprung verdankten. Wer mit dem Rheder contrahire, wolle möglichst sicher gehen; wenn er mit Rücksicht auf dessen ganzes Vermögen fidire, so wolle er deshalb die Rücksicht auf das Schiff nicht zurückgestellt wissen. Bei gleichen Verhältnissen müsse daher das Recht desjenigen auf die Schiffsmasse, welcher mit dem Rheder contrahirt habe, ein eben so starkes sein, wie das Recht eines Gläubigers, der mit dem Schiffer abgeschlossen habe. Die jetzige Sachlage, bei welcher sich derjenige Gläubiger, der mit dem Schiffer als solchem contrahirt habe, eines Vorzugsrechts erfreuen, desselben aber verlustig gehen würde, wenn der Schiffer unter übrigens gleichen Verhältnissen auf Grund besonderer Vollmacht des Rheders contrahirt habe, sei zum Theil eine Folge davon, daß die Versammlung nicht bei dem sogenannten Abandonsystem geblieben sei, zum Theil aber davon, daß sie ein Schuldverhältniß, welches mit einer Sache in Beziehung stehe, ohne Weiteres als Pfandrecht behandelt habe; die sogenannten actiones in rem scriptae des gemeinen Rechts ergäben schon, daß dies nicht nöthig gewesen wäre. Der Credit des Rheders erfordere es schlechthin, daß sein Contract eben so viel werth sei, als der des Schiffers. Der Grund für das Vorzugsrecht der Forderung des einen Gläubigers vor denen anderer Forderungsberechtigter könne nicht darin gefunden werden, ob sie aus Contrakten herrührten, die mit dem Schiffer als solchem abgeschlossen seien, sondern darin, ob sie mit einer Reise des Schiffes im Zusammenhang ständen oder nicht. Eine ganz andere Frage scheine die zu sein, ob und wie weit man einen Gläubiger, welcher sich nur an das Schiff halten dürfe, gegen die Nachtheile der Concurrenz mit solchen Gläubigern, denen außerdem das übrige Vermögen des Rheders hafte, ohne Gefährdung der letztgedachten Gläubiger schützen könne. Der Ausweg scheine nahe zu liegen. Der Rheder, resp. in dessen Concurse die Gläubiger seiner Generalmasse sollten keinen Vortheil aus diesem beschränkten Rechte der Schiffsgläubiger ziehen. Dies werde erreicht durch die Vorschrift, daß, wenn Gläubiger mit beschränktem Recht durch Concurrenz von Gläubigern mit unbeschränktem Recht in der Schiffsmasse einen Ausfall erleiden würden, Erstere die Ansprüche der Letzteren in Höhe des Ausfalls jure cesso gegen den

Rheder, oder in dessen Concursmasse liquidiren dürfen. Man nehme den Fall, ein Schiff werde für 3000 verkauft. A habe mit unbeschränktem Recht 2000 und B mit beschränktem Recht 2000 zu fordern. Nach der hier vertretenen Auffassung würde Jeder von Ihnen 1500 aus der Schiffsmasse erhalten, von der Forderung des A nur 1000 rein getilgt sein, 500 A selbst weiter geltend machen und 500 davon B, und die Zahlung, welche A dieserhalb empfangen, als Cessionsvaluta gelten. Den Hauptsatz könne man zum § 17 etwa in folgender Weise aussprechen:

„Die mit dem Rhedereibetriebe zusammenhängenden Ansprüche, „welche unter den im § 1 sub 7, 9, 10 angegebenen Voraussetzungen Schiffsschulden sein würden, gehen, wenn sie auf Vertrag „oder Verschulden des Rheders beruhen, zu gleichem Rechte mit „den eigentlichen Schiffsschulden, in Gemäßheit der in den §§ 10 „und 11 festgestellten Rangordnung, in der Schiffsmasse (§ 2) den „anderweitigen Schulden des Rheders vor."

Der zweite Rechtssatz wäre etwa der: „Erleiden Gläubiger, denen „das gesammte Vermögen des Rheders nicht haftet, durch die Concurrenz mit Gläubigern, denen das gesammte Vermögen des „Rheders haftet, einen Ausfall in der Schiffsmasse (Art. 2), so „gelten die Ansprüche der letztgedachten Gläubiger, in so weit diese „zur Hebung gelangt sind, den erstgedachten Gläubigern als cedirt „bis zum Betrage des erlittenen Ausfalls."

Mit Annahme dieser Vorschläge nähere man sich dem Prinzip des holländischen Rechtes, welches im Art. 318 allen mit dem Schifffahrtsbetriebe zusammenhängenden Schulden ein Separationsrecht gegenüber den sonstigen Schulden des Rheders beilege, in der Spezialmasse aber nur eine beschränkte Anzahl von Privilegien gewähre, Art. 313—315, und nicht darauf sehe, ob die Schuld von dem Herrn oder dem Diener herrühre.

Diese Auffassung würde ihre weitere Ausführung erhalten, wenn die Ziffern 7—11 des § 1 der Anlage zum 332. Protokolle in folgender Weise gefaßt würden:

Ziffer 7: „die Forderungen aus den während der Reise in „Nothfällen abgeschlossenen Bodmereien und Creditgeschäften;"

Ziffer 8: „die Forderungen (der Befrachter und Passagiere) aus „den Frachtverträgen und Connossementen;"

Ziffer 9: „die Forderungen aus den nicht unter Ziffer 7 und „8 fallenden Rechtsgeschäften, welche der Schiffer während der

„Reise kraft seiner gesetzlichen Vollmacht oder auf Grund besonderer Vollmacht abgeschlossen hat.“

Ziffer 10 wie in der Anlage zum 332. Protokolle.

Ziffer 11: „die rückständigen Bau- und Kaufgelder bis dahin, „daß das Schiff seine erste Reise angetreten hat; ferner die Reparatur- und Ausrüstungskosten für eine vorhabende Reise, bis „dahin, daß die Reise angetreten ist.“

Gegen diesen Antrag und die darin empfohlene weitere Ausführung des Begriffs der Schiffsschuldner wurde unter Bezugnahme auf die (Prot. S. 2843—2849) bei Einleitung der Diskussion über den Titel: „Von den Schiffsgläubigern und deren Rangordnung“ schon in der 332. Sitzung vorgebrachten Gründe Folgendes vorgebracht: Der Vorschlag, die Forderungen aus den vom Rheder oder vom Schiffer im ausdrücklichen Auftrage des Rheders abgeschlossenen Rechtsgeschäften in den hier in Rede stehenden Beziehungen den aus Rechtshandlungen des Schiffers als solchen herrührenden Forderungen gleich zu stellen, würde mit dem Systeme der beschränkten Haftbarkeit des Rheders für Forderungen der zuletzt erwähnten Art gänzlich unvereinbar erscheinen. Wenn man neben diesem Systeme einen Antrag, wie den eben eingebrachten, für statthaft halten könnte, so wäre kein Grund vorhanden gewesen, dem Rheder als solchem das Recht zur Eingehung einer eigentlichen Bodmerei zu nehmen. Die Versammlung habe ausgesprochen, daß der Schiffer als solcher mehr nicht als das der See anvertraute Vermögen des Rheders verpflichten könne. Wenn man einem Gläubiger aber eine Sache als alleiniges Mittel seiner Befriedigung gebe, dürfe man ihm billigerweise nicht auch noch andere Gläubiger, die das Vermögen des Schuldners ohne Beschränkung in Anspruch nehmen könnten, als gleichberechtigte Concurrenten rücksichtlich derselben Sache an die Seite setzen. Der von dem Herrn Antragsteller vorgeschlagene Ausweg zum Schutze der Schiffsgläubiger gegen die eben berührte Unbilligkeit sei ohne praktischen Werth. Denn so lange der Rheder außer dem der See anvertrauten Vermögen noch anderes, zur Deckung der vorhandenen Schiffsschulden zureichendes Vermögen habe, bedürfe es in der Regel eines Schutzes für die Gläubiger nicht, welche mit dem Rheder selbst contrahirt hätten; fehle es dagegen an solchem anderweitigen Vermögen, so biete der in Rede stehende Ausweg den Schiffsgläubigern keinen Schutz. Es fehle sodann an genügenden Gründen dafür, auch den vom Rheder contrahirten, mit dem Rhedereibetriebe zusammenhängenden Schulden ein

Vorzugsrecht vor anderen Schulden des Rheders einzuräumen, während Grund genug für eine Bevorzugung der aus Rechtshandlungen des Schiffers herrührenden Forderungen in dem beschränkten Rechte der betreffenden Gläubiger liege. Endlich komme in Betracht, daß, falls der Schiffer contrahirt habe, wenn auch nicht die wirkliche Verwendung des entliehenen Geldes zum Besten des Schiffs, so doch wenigstens die Nothwendigkeit der Aufnahme nachgewiesen werden müsse, hierin aber eine Controle gegen eine mißbräuchliche Einräumung von Vorzugsrechten zum Nachtheile anderer Forderungsberechtigter liege, an der es bei Rechtshandlungen des Rheders gänzlich fehlen würde. Wenn man die Zahl der Schiffsgläubiger überhaupt vermehren zu müssen glaube, obschon dies, wie bereits bei Einleitung dieses Titels hervorgehoben worden, nicht unbedenklich sei, so könne man höchstens noch die Forderungen für Ausrüstung und Reparatur des Schiffs zu den Schiffsschulden zählen, und an letzter Stelle als vorzugsberechtigt erklären, da diese Kosten allerdings auch mit gewissen einzelnen Reisen, sowie mit dem Seeverkehr überhaupt in Verbindung ständen; hierin würde auch gegen die anderen Gläubiger des Rheders keine unbillige Benachtheiligung liegen, denn durch die Reparatur gewinne das Schiff an Werth oder werde doch unter Ausgleichung eines bereits eingetretenen Schadens auf den alten Stand gebracht; durch die Ausrüstung aber werde das Schiff in den Stand gesetzt, Fracht zu verdienen, und, da auch diese den bereits vorhandenen Gläubigern hafte, scheine es nicht ungerechtfertigt, wenn die Kosten der Reparatur und Ausrüstung den älteren Schiffsschulden vorgingen; den jüngeren würden sie ohnehin nachstehen. Dagegen scheine es unthunlich, noch weiter zu gehen, und auch die Baugelder und rückständigen Kaufgelder zu den privilegirten Schiffsschulden zu rechnen, weil bei diesen eine Unterscheidung von einzelnen Reisen, von der gleichwohl die Priorität zum Theile abhänge, unmöglich sei, diese Gelder auch mit dem Seeverkehr in keinem näheren Zusammenhang ständen, und die Forderungsberechtigten sich selbst durch Zurückbehaltung des Schiffs bis nach erfolgter Zahlung u. dgl. schützen könnten. Wenn in einigen Gesetzgebungen den zuletzt genannten Forderungen gleichfalls ein Vorzugsrecht eingeräumt worden sei, so komme hiegegen in Betracht, daß andere Legislationen der neueren Zeit nicht so weit gegangen seien (z. B. das neueste preuß. Konkursrecht) und daß dies auch in der Gesetzgebung eines einzelnen Landes um deswillen leichter als in einem gemeinsamen Rechte geschehen könne, weil man bei der ersteren nur die Konkursordnung dieses einen Landes zu berücksichtigen habe, bei letzterem aber die betreffende Bestimmung mit den Konkursordnungen verschiedener Länder in Einklang bringen müßte.

Mehrere Mitglieder vertraten die Ansicht, daß, wenn man den Reparatur- und Ausrüstungskosten ein Vorzugsrecht einräumen wolle, dies auch bei den Bau- und Kaufgeldern geschehen müsse, indem sie hiezu bemerkten: Es sei nicht abzusehen, weshalb die Kosten der Wiederherstellung eines Schiffs bevorzugt sein sollten, die Kosten der ursprünglichen Herstellung nicht, und, da die Anschaffung von Segel- und Tauwerk ebensowohl zur Vollendung des Baues, als zur Ausrüstung des Schiffs gehöre, wo die Grenze zwischen Bau- und Ausrüstungskosten zu finden sei. Würde den Baukosten nicht dasselbe Vorzugsrecht wie den Ausrüstungskosten eingeräumt, so würden die Kosten für Anschaffung des Segel- und Tauwerks kein Vorzugsrecht haben, wenn sie zur Zeit des Verkaufs bereits am Schiffe sich befanden, und sich desselben erfreuen, wenn diese Gegenstände erst vom Rheder angeschafft worden seien.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag des Herrn Abgeordneten für Mecklenburg mit 10 gegen 1 Stimme abgelehnt und hierauf von einem Herrn Abgeordneten der Antrag gestellt, den eben erwähnten Darlegungen entsprechend, die Reparatur- und Ausrüstungskosten auch in so weit zu den Schiffsschulden zu zählen, als sie nicht schon unter Ziffer 7 und 9 des § 1 fielen, also vom Rheder oder vom Schiffer im Auftrage des Rheders, namentlich im Heimathshafen, kontrahirt würden, dieselben unter Ziffer 11 bei § 1 zu erwähnen und an letzter Stelle als bevorzugt zu erklären.

In der Diskussion über diesen Antrag wurde auf die bereits vorgetragenen Erwägungen wiederholt Bezug genommen, und noch darauf verwiesen, daß derselbe mit der bisherigen Praxis im Einklang stehe, daß durch dessen Ablehnung der Rheder vom Abschlusse einiger der wichtigsten Geschäfte des Schifffahrtsbetriebs ausgeschlossen oder sein Kredit gefährdet würde, und daß der Antrag namentlich für die Schifffahrt von großer Bedeutung sei, welche an ausgedehnteren Küsten in kleinen Reisen betrieben zu werden pflege, da in diesem Fall der Schiffer die Reparatur- und Ausrüstungskontrakte in der Regel nicht abschließe und der Rheder auch nicht immer auswärts die erforderlichen Geldmittel bereit habe, um sogleich Zahlung leisten zu können, endlich eine Bestimmung dieses Inhalts auch mit den Grundsätzen des gemeinen Rechts über privilegia exigendi ꝛc. in Einklang stehen würde.

Gegen den in Rede stehenden Antrag wurde vorgebracht: Es erscheine angemessen, von einer Bestimmung über die Ausrüstungs- und Reparatur-

kosten hier Umgang zu nehmen, da die Verhältnisse und Bedürfnisse in dieser Beziehung an den verschiedenen Seeplätzen zu verschieden seien, als daß man mit Aussicht auf einen günstigen Erfolg gemeinschaftliche Bestimmungen hierüber vereinbaren könnte. An einigen Seeplätzen hielten es nämlich die Sachverständigen für nothwendiger, den Baukosten ein Vorzugsrecht zu bewilligen, Eigenthumsvorbehalte zu Gunsten des Schiffsbaumeisters anzuerkennen u. dgl., als die Reparatur- und Ausrüstungskosten zu privilegiren; an anderen Orten sei dies umgekehrt. Der hier vertretenen Auffassung könne man um so unbedenklicher Folge geben, als da, wo ein Bedürfniß für die Bevorzugung der Reparatur- und Ausrüstungskosten vorhanden sei, einem solchen Bedürfnisse im Wege der Partikulargesetzgebung durch die Bestimmung abgeholfen werden könne, daß diese Kosten an erster Stelle nach den Schiffsgläubigern und vor allen anderen Gläubigern des Rheders privilegirt sein sollten. Noch weiter zu gehen, und die Reparatur- und Ausrüstungskosten als die letzte Klasse der Schiffsgläubiger zu bezeichnen, sei dagegen höchst bedenklich, weil die von einer späteren Reise herrührenden Reparatur- und Ausrüstungskosten alsdann allen anderen Schiffsschulden von früheren Reisen vorgingen. Auch dem müsse widersprochen werden, daß der in Rede stehende Antrag allgemein mit der bisherigen Praxis harmonire, und überdies würde derselbe ohne erheblichen praktischen Vortheil sein. Denn es verstehe sich von selbst, daß man nicht allen Forderungen, die unter den Begriff der Ausrüstungskosten fielen, ohne Unterschied ein Vorzugsrecht auf jedes beliebige Schiff des Rheders einräumen könne, sondern nur auf dasjenige Schiff, für welches die betreffende Forderung kontrahirt worden sei. Abgesehen davon, daß eine Beweisführung in letzterer Beziehung mit großen Schwierigkeiten verbunden sein würde, sei zu erwägen, daß die fraglichen Schulden namentlich im Heimathshafen vom Rheder nur selten für ein bestimmtes Schiff kontrahirt würden. Dieser kaufe die Ausrüstungsgegenstände vielmehr in der Regel ohne Bezeichnung des Schiffs ein, für das sie bestimmt seien, und der Verkäufer kreditire ihm auf seinen persönlichen Kredit, ohne ein einzelnes Schiff dabei im Auge zu haben. Es könne endlich wenig nützen, daß der vorliegende Antrag mit dem gemeinen Rechte in Einklang stehe, da er mit anderen deutschen Civilgesetzgebungen in Widerspruch gerathen würde, in denen die Verwendung zum Vortheil einer Sache an und für sich keine Art von Vorrechten verleihe.

Schließlich wurde der Antrag, die Reparatur- und Ausrüstungskosten auch in so weit zu den Schiffsschulden zu zählen, als sie nicht schon unter Ziffer 7 und 9 des § 1 fielen, mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt.

Hierauf stellte ein Mitglied den Antrag, die Ziffer 1 des § 17 zu streichen und führte zur Rechtfertigung dieses Vorschlags an: Die Ziffer 1 des § 17 mache die Fortdauer des Vorzugsrechts der Schiffsschulden vor den anderen Schulden des Rheders davon abhängig, daß den Gläubiger in Verfolgung seines Anspruchs kein Verschulden treffe. Jedes Verschulden setze aber die Verbindlichkeit voraus, eine gewisse Diligenz zu prästiren. Abgesehen nun davon, daß es an sich mißlich erscheine, dem Gläubiger eine gewisse Diligenz in den eigenen Angelegenheiten zur Pflicht zu machen, so würde die Frage, wo die Diligenz in einem konkreten Fall aufhöre und das Verschulden anfange, — wie lange der Gläubiger ohne Vorwurf der Negligenz mit der klagbaren Verfolgung seines Anspruchs habe warten können, — ob einige Tage länger oder weniger, — zu großen Verwickelungen führen; ein unsicherer, schwankender Rechtszustand und eine gehässige Häufung gerichtlicher Verfolgungen der Schiffsschulden werde die unausbleibliche Wirkung dieser Verwickelungen sein. Ein geeigneteres Schutzmittel gegen ein zu starkes Ansammeln alter Schiffsschulden als das des § 17 liege in der Festsetzung kurzer Verjährungsfristen. Eben so bedenklich sei die zweite Ziffer des § 17, die namentlich wegen der in § 1, Ziffer 9 aufgezählten Forderungen ungerechtfertigt erscheine, und dürfte der ganze Inhalt dieses Paragraphen mit dem den Schiffsschulden beigelegten Charakter sich nicht wohl vereinigen lassen.

Zur Aufrechthaltung des § 17 wurde hiegegen bemerkt: Wenn nicht eine Bestimmung ähnlich der des § 17 Aufnahme finde, sondern die Schiffsschulden ohne Rücksicht auf ihr Alter den anderen Schulden des Rheders vorgehen sollten, würden die vertragsmäßigen Pfandbestellungen an Schiffen allen Werth verlieren, da sie dem Gläubiger nur sehr wenig Aussicht auf Befriedigung aus dem Pfande böten. Die ausnahmslose Geltung des in § 16 ausgesprochenen Grundsatzes komme also einer Aufhebung dieser Pfandbestellungen gleich, was mit Rücksicht auf diejenigen Staaten, die ein Interesse daran hätten, dem Schifffahrtsbetriebe möglichst viel Kapital zuzuwenden, höchst bedenklich wäre. Die Statuirung kurzer Verjährungsfristen helfe diesem Uebelstande nicht ab, weil der Lauf derselben nicht in allen Fällen ungehindert beginne, und durch mancherlei Umstände eine Unterbrechung erleiden könne. Kein anderes Seerecht sei weiter gegangen als § 17, im Gegentheile hätten die meisten Gesetzgebungen überhaupt nur den Schiffsschulden der letzten Reise ein Vorzugsrecht eingeräumt, unverkennbar in der Absicht, damit der Rheder die Möglichkeit habe, sich auch noch auf andere Weise, als durch Kontrahirung von Schiffsschulden mit dem im Schiffe enthaltenen Kapitale zu helfen. Eventuell könne man, um

die erwähnten Befürchtungen wegen eines schwankenden Rechtszustandes ꝛc. zu beseitigen, die Ziffer 1 des § 17 dahin modificiren, daß das Vorrecht der Schiffsschulden vor den übrigen Schulden des Rheders erlösche, wenn erstere beim Antritt einer Reise noch nicht eingeklagt wären und auch innerhalb einer bestimmten Frist nach Antritt derselben nicht eingeklagt würden.

Schließlich wurde mit 8 gegen 3 Stimmen entschieden, daß Ziffer 1 zu streichen sei, worauf der Herr Referent auch den übrigen Inhalt des § 17 zurückzog.

§ 18,

das Verfahren bei dem Zwangsverkauf der Seeschiffe betreffend, ward nach kurzer Diskussion angenommen. Auf die Anregung eines Mitglieds, ob mit Rücksicht auf die tief eingreifenden Bestimmungen in § 7 Ziffer 1 nicht in einem Zusatze bestimmt werden solle, daß bei dem Zwangsverkaufe des Schiffs jedenfalls ein öffentlicher Aufruf der Schiffsgläubiger erlassen werden müsse, einigte man sich nach kurzer Besprechung dahin, daß von einer solchen Bestimmung Umgang zu nehmen sei, da entweder ähnliche Einrichtungen ohnehin in den meisten Staaten beständen, indem man in der Regel den Zwangsverkauf der Schiffe ähnlich wie die Subhastationen von Grundstücken behandle, oder doch ihre Einführung gleichfalls der Landesgesetzgebung anheimgestellt bleiben müsse.

§ 19,

dazu bestimmt, eine in anderen Gesetzgebungen fühlbar gewordene Lücke in Betreff der Priorität der verschiedenen, die Ladung angehenden Forderungen auszufüllen, ward gleichfalls ohne Beanstandung genehmigt.

Hierauf wurde beschlossen, in § 3 das Citat des Art. 597 a Abs. 2 (enthaltend die Bestimmung, daß die Vergütung für die Aufopferung und Beschädigung des verbodmeten Gegenstands in Fällen der großen Haverei für den Bodmereigläubiger an Stelle desjenigen trete, wofür die Vergütung gewährt werde) und den Abs. 2 des Art. 597 a selbst zu streichen, weil ihr Inhalt durch den allgemeineren § 3 Abs. 1 und § 19 der Anlage zum 332. Protokoll vollständig ersetzt erschien.

Ein Mitglied ging hiernächst auf

§ 2

Abs. 2 zurück, dessen Fassung in der Sitzung vom 16. Mai in folgender Weise festgestellt worden war:

„Das Pfandrecht ist gegen Dritte verfolgbar; es umfaßt das Schiff, „dessen Zubehör und die bei Einleitung des Zwangsverkaufs des „Schiffs noch nicht eingezogene Bruttofracht der letzten Reise.“

Der erwähnte Herr Abgeordnete bemerkte hiezu: Die Worte: „bei Einleitung des Zwangsverkaufs", welche zunächst blos deshalb eingeschaltet worden seien, um anzudeuten, um welche Fracht es sich eigentlich handle, und nach welchem Zeitpunkte zu entscheiden sei, ob eine gewisse Reise als die letzte betrachtet werden könne, oder nicht, führten zu der Auslegung, daß die Schiffsgläubiger die Fracht der letzten Reise, ohne Einleitung eines Zwangsverkaufs des Schiffs, gar nicht in Anspruch nehmen dürften. In Folge hievon würden die Schiffsgläubiger die Fracht der letzten Reise kraft ihres dinglichen Rechts nicht in Anspruch nehmen können, wenn das Schiff untergegangen sei; sie würden, selbst wenn ihre Forderungen so wenig betrügen, daß sie aus der Fracht der letzten Reise gedeckt werden könnten, dennoch den Verkauf des Schiffs beantragen müssen. Es werde deshalb, falls diese Folgen der Absicht der Versammlung nicht entsprächen, was um so mehr anzunehmen sei, als das Pfandrecht der Schiffsgläubiger Schiff und Fracht umfasse, und denselben das Recht zustehen sollte, das eine oder das andere Pfandobjekt nach ihrer Wahl, jedenfalls aber nach dem Untergang des einen das andere, in Anspruch zu nehmen, anheimgegeben, die Fassung des § 2 Abs. 2 nochmals in Betracht zu ziehen.

Hiegegen wurde jedoch geltend gemacht: Die eben dargelegten Folgen müßten allerdings als ganz entsprechende Konsequenzen des von der Versammlung angenommenen Prinzips angesehen werden, weshalb die Schiffsgläubiger, vorbehaltlich ihres persönlichen Anspruchs auf die Nettofracht der letzten Reise, in so weit ihre Forderungen von dieser herrührten, an die Fracht der letzten Reise als an ein Pfandobjekt sich allerdings nur dann halten könnten, wenn sie zugleich den Verkauf des Schiffs betrieben. Denn es sei den Schiffsgläubigern bis jetzt kein selbstständiges Recht auf die Bruttofracht der letzten Reise eingeräumt worden, man sei vielmehr davon ausgegangen, daß bei dem Verkaufe des Schiffs und der Vertheilung des hiefür erzielten Kaufschillings dasjenige, was zu dieser Zeit von der Fracht noch zu fassen sei, gleichsam als ein Accessorium, als hängende Frucht des Schiffs unter die Gläubiger mit vertheilt werden solle.

Es wurde hierauf beschlossen, es vorerst und bis nach etwaiger Einbringung eines formulirten Antrags bei der oben erwähnten Fassung zu belassen.

CCCXLI. Sitzung.

Hamburg, am 19. Mai 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute, dem Vorbehalt auf Seite 2797 und 2857 der Protokolle entsprechend, von einem Herrn Abgeordneten der Antrag gestellt, nochmals auf die in der 326. Sitzung entschiedene Frage zurückzugehen, was in Betreff des durch den Zusammenstoß zweier Schiffe veranlaßten Schadens Rechtens sein solle, wenn nicht hergestellt zu werden vermöge, ob Zufall oder Verschulden die Ursache des Zusammenstoßes gewesen, und hierüber folgende Bestimmung in Vorschlag gebracht:

„Ist weder über die Schuldlosigkeit oder das Verschulden bei-„der Theile, noch auch über das Verschulden des einen Theils Ge-„wißheit erzielt, so kann jeder Theil, dessen Schiff durch den Zusammen-„stoß beschädigt wurde oder untergegangen ist, gegen den anderen „Theil, so fern dessen Schuldlosigkeit nicht erhellt, verlangen, daß „der Gesammtbetrag des den Schiffen durch den Zusammenstoß „zugegangenen Schadens über den Werth beider Schiffe und ihre „Frachten nach den Grundsätzen der großen Haverei vertheilt werde."

Der Herr Antragsteller bezog sich zur Motivirung dieses Vorschlags auf die Protokoll S. 2785 und 2786 schon enthaltenen Ausführungen und hob noch weiter hervor: Aehnliche Bestimmungen, wie die hier in Vorschlag gebrachte, seien auch im französischen und holländischen Rechte enthalten. Der vorliegende Vorschlag unterscheide sich von diesen Rechten jedoch wesentlich dadurch, daß er die Ladung nicht berühre, weil der politische Grund der proponirten Bestimmung bei der Ladung nicht zutreffe, und daß nach diesem Antrag die Vertheilung des Schadens nicht nach zwei gleichen Hälften, sondern nach den Grundsätzen der großen Haverei erfolgen solle, weil das erstere ganz unbillig wäre, wenn der Zusammenstoß zwischen einem großen und einem kleinen Schiffe stattgehabt habe. Bei der Fassung des Antrags seien übrigens zwei Gesichtspunkte besonders ins Auge gefaßt worden, um einige Dunkelheiten aufzuklären, zu welchen namentlich die Bestimmungen des französischen Rechts Anlaß gegeben hätten. Einmal

habe angedeutet werden müssen, daß ein Schiff niemals zur gemeinschaftlichen Tragung des Schadens herangezogen werden könne, wenn bewiesen sei, daß Führer und Mannschaft dieses Schiffs ganz außer Verschulden gewesen. Die beantragte Bestimmung würde nämlich an und für sich auch auf diesen Fall Anwendung finden können, weil neben der Gewißheit, daß auf Seiten des einen Schiffs eine schuldvolle Veranlassung des Unfalls nicht statt hatte, der Zweifel übrig bleibe, ob höhere Gewalt oder ein Verschulden auf Seiten des anderen Schiffs Anlaß zur Collision gegeben: eine vorsichtige Fassung erscheine somit aus mehrfachen Gründen erforderlich. Sodann sei es nach französischem Recht zweifelhaft, ob dann, wenn ein Theil vollen Ersatz des ihm zugestoßenen Schadens verlangt habe, den Beweis, daß auf Seiten des anderen Schiffs ein Verschulden vorhanden gewesen sei, aber nicht zu liefern vermöge, und auch nicht hergestellt werden könne, daß höhere Gewalt die Ursache des Zusammenstoßes gewesen, auch ohne Antrag und von Amtswegen zur Vertheilung des Schadens über beide Schiffe zu schreiten sei; die Bejahung dieser Frage könne damit motivirt werden, daß in der theilweisen Belastung des anderen Schiffs mit dem Schaden ein Minus des ursprünglich gestellten, in seiner ganzen Ausdehnung aber nicht begründeten Petitums liege. Da indeß eine solche Vertheilung des Schadens für den Kläger weit nachtheiliger sein könne, als es die Tragung des ganzen ihm widerfahrenen Schadens wäre, und nicht abzusehen sei, weshalb der Richter gegen eine Partei ohne jede Antragstellung solche ungünstige Bestimmungen von Amtswegen sollte in Anwendung bringen können, habe in der Fassung des vorliegenden Antrags hervorgehoben werden müssen, daß die Vertheilung des Schadens über beide Schiffe nie anders als auf darauf gerichteten Antrag einer Partei angeordnet werden dürfe.

In der Diskussion über diesen Antrag theilten zunächst mehrere von denjenigen Herren Abgeordneten, welche früher gegen denselben gestimmt hatten, mit, daß sie sich nunmehr auf Grund von neuerdings in ihrer Heimath erhobenen Gutachten für denselben erklären würden. Im Uebrigen wurde gegen den Antrag auf die Protokoll S. 2787 enthaltenen Ausführungen Bezug genommen und weiter noch hervorgehoben: Dem Vorschlag gebreche es vor Allem an jeder juristischen Begründung; er stehe mit den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, denen man doch im Titel von der Ansegelung ꝛc. ihre Geltung habe wahren wollen, in grellem Widerspruch. Nachdem die Versammlung einmal eine Reihe von Bestimmungen darüber getroffen habe, was gelten solle, wenn Zufall, einseitiges oder beiderseitiges Verschulden Ursache des Zusammenstoßes gewesen, könne für den Fall, daß nicht zu

ermitteln sei, welcher dieser Gründe in einem konkreten Falle gewirkt habe, zwar vielleicht eine Präsumtion dafür aufgestellt werden, daß der eine oder der andere Grund vorhanden gewesen sei, etwa daß höhere Gewalt den Zusammenstoß veranlaßt habe u. dgl., es gehe aber nicht füglich an, für einen solchen Fall, in welchem jedenfalls eine der drei erwähnten Ursachen vorhanden gewesen sein müsse, wenn auch nicht bekannt sei, welche, etwas ganz Anderes zu bestimmen. Eine solche Disharmonie des Gesetzes könne nur aus den dringendsten Beweggründen zugelassen werden. Dergleichen Beweggründe seien aber keineswegs vorhanden, namentlich könne man sich nicht mit Erfolg auf das hanseatische, französische, holländische und englische Recht, also darauf berufen, daß die beantragte Bestimmung bei mehreren, vorzugsweise mit der Seefahrt sich beschäftigenden Nationen Geltung habe. Theils nämlich erscheine diese Bestimmung, wo sie noch bestehendes Recht sei, als ein Ueberbleibsel der mittelalterlichen Rechtsanschauung, welche in solchen Fällen die Frage über die Schuld oder Schuldlosigkeit der Betheiligten formell durch deren Eid habe beseitigen lassen, dann aber wegen der übrig bleibenden materiellen Zweifel den Schaden vertheilt habe; gegen diese Ansichten sei jedoch, wie in der Einleitung zum Titel von der An- und Uebersegelung angedeutet worden, in der neueren Zeit eine Reaktion eingetreten. Sodann komme in Betracht, daß das englische Recht die Vertheilung des Schadens über beide Schiffe nur dann anordne, wenn ein beiderseitiges Verschulden nachgewiesen sei, was mit dem englischen Rechtsverfahren in Verbindung stehe, wo das Gericht, nachdem befunden worden, daß kein Theil schuldlos sei, es dahin gestellt sein lasse, wen der größere Theil der Schuld treffe, und den Schaden vertheile. Es fehle aber auch nicht an Rechten, in welchen andere Prinzipien angenommen worden seien, wie z. B. das spanische Recht. Auch im östr. Entwurfe habe die beantragte Bestimmung keine Aufnahme gefunden. Wenn man sich darauf berufen habe, daß sich die Sachverständigen in manchen Seeplätzen für den Antrag ausgesprochen hätten, so ständen dem andere, nicht minder bedeutende Gutachten Sachverständiger entgegen. So hätten namentlich in Preußen die Sachverständigen mit den Bestimmungen des Entwurfs sich einverstanden erklärt. Der Vorwurf, den man der in der 326. Sitzung angenommenen Auffassung gemacht habe, daß eine Straflosigkeit für die großen Schiffe daraus entstehen würde, sei um deswillen nicht begründet, weil die Voraussetzung, daß regelmäßig die größeren Schiffe den geringsten Schaden erlitten, keineswegs allgemein zutreffe, sondern meist das mit dem Winde segelnde Schiff 2c. 2c. im Vortheil sei, selbst wenn es an Größe und Festigkeit dem anderen nachstehe. Auch materiell könne der

Eingangs erwähnte Antrag zu unbilligen Resultaten führen, da das kleinere Schiff oft weit schwerer bei einer Vertheilung des beiderseitigen Schadens über beide Schiffe betroffen würde, als wenn es seinen Schaden allein zu tragen hätte. Dieser Unbilligkeit werde durch die Vorschrift, daß die Vertheilung des Schadens nicht von Amtswegen angeordnet werden dürfe, keineswegs vorgebeugt, weil auch die Gegenpartei, für welche in einem solchen Falle die Vertheilung günstig wäre, das Recht habe, dieselbe zu beantragen. Ein erheblicher Grund gegen den Antrag liege endlich in Humanitätsrücksichten. Um der theilweisen Tragung eines Schadens zu entgehen, dessen Größe ihm ganz unbekannt, könne ein Schiff, welches mit einem anderen zusammengestoßen sei, trotzdem daß der Schiffer sich seiner Schuldlosigkeit bewußt sei, wünschen unerkannt zu bleiben und deshalb davon eilen, ohne sich um die mögliche Rettung der Menschen auf dem andern stark beschädigten Schiffe zu bekümmern; ein Grund, welcher hinwegfalle, wenn, wenigstens im Zweifel, ein jedes Schiff seinen eigenen Schaden zu tragen habe.

Zu Gunsten des Antrags wurde hierauf noch bemerkt: Das Prinzip, auf welchem derselbe beruhe, habe bei den bedeutendsten seefahrenden Nationen Anerkennung gefunden, und gelte bei den meisten derselben noch heut zu Tage, so daß man dasselbe nicht mit Recht als ein bloses Ueberbleibsel mittelalterlicher Rechtsanschauungen betrachten könne. Die Frage, welche Auffassung den Vorzug verdiene, könne weniger durch Rücksichten prinzipieller Consequenz, als der praktischen Zweckmäßigkeit eine entsprechende Lösung finden. In England werde allerdings nur im Falle eines beiderseitigen Verschuldens die Vertheilung des Schadens über beide Schiffe vorgenommen, die Bestimmungen dieses Rechts kämen aber im praktischen Erfolge doch auf den vorliegenden Antrag hinaus, weil die Beweisfrage daselbst durch eine Jury abgeurtheilt werde, welche kein Bedenken trage, beiderseitiges Verschulden in vielen Fällen anzunehmen, in welchen bei einem anderen Verfahren die Voraussetzungen des vorliegenden Antrags angenommen werden müßten. Die erwähnte Humanitätsrücksicht aber scheine einerseits auf unrichtigen faktischen Voraussetzungen zu beruhen, weil sie sonst von den anderen seefahrenden Nationen gewiß nicht unbeachtet gelassen worden wäre, andererseits würde sie sogar der Bestimmung im Wege stehen, daß der schuldige Theil den ganzen Schaden zu ersetzen habe, da die Versuchung, zu fliehen und die Mannschaft des anderen Schiffs ihrem Schicksal zu überlassen, in diesem Falle noch größer sei, las bei einer gemeinschaftlichen Tragung des Schadens.

Für den Fall, daß der der Diskussion unterstellte Antrag angenommen würde, machte ein Mitglied den Vorschlag, die Vertheilung des Schadens über beide Schiffe auch in dem Falle anzuordnen, daß der Zusammenstoß erweislich blos durch Zufall veranlaßt sei, um dadurch die verletzte Consequenz des Gesetzes wieder herzustellen. Andere Mitglieder behielten sich vor, Amendements in Betreff der Fassung einzubringen, um das Verfahren deutlicher zu bezeichnen, das von Seiten des Gerichts bei Entscheidung von Collisionsfällen, namentlich in Betreff der Untersuchung über die Ursache des Zusammenstoßes, einzuhalten sei.

Schließlich wurde der Eingangs erwähnte Antrag mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt.

Auf den Vorschlag eines Mitglieds wurde hiernächst auf

Art. 593

des preuß. Entwurfs zurückgegangen, für welchen auf Grund der früheren Berathung folgende Fassung angenommen worden war:

„Wenn sich das Schiff unter der Führung eines Zwangsloot„sen befunden, und der Schiffer die ihm obliegenden Pflichten er„füllt hat, so sind der Schiffer und der Rheder des Schiffs von „der Verantwortung für den Schaden frei, welcher durch den „vom Lootsen verschuldeten Zusammenstoß entstanden ist."

Das erwähnte Mitglied schlug folgende Fassung vor:

„Hat sich das Schiff unter der Führung eines Zwangslootsen „befunden, und haben Schiffer und Schiffsmannschaft die ihnen „obliegenden Pflichten erfüllt, so ist der Rheder des Schiffs rc. rc."

Zur Rechtfertigung dieses Vorschlags wurde bemerkt: Damit der Rheder von der Verantwortlichkeit für den Schaden frei sei, welcher durch einen unter der Leitung des Schiffs durch einen Zwangslootsen stattgehabten Zusammenstoß veranlaßt worden, genüge es nicht, daß der Schiffer seinen Obliegenheiten genügt habe; da der Rheder auch für die bei Ausübung ihres Dienstes von der Schiffsmannschaft begangenen Versehen haftbar sei, dürfe auch der Mannschaft kein Verschulden zur Last fallen, kein Befehl des Lootsen durch Verschulden der Mannschaft unvollzogen geblieben sein u. dgl. Es müsse demgemäß, wie beantragt, der Mannschaft ausdrücklich im Gesetze Erwähnung geschehen. Falls aber dieser Vorschlag die Zustimmung der Versammlung finde, müsse im Nachsatze die Erwähnung des Schiffers beseitigt werden, wenn man nicht auch noch beifügen wolle, daß auch die Schiffsmannschaft frei von Verantwortung sei, wenn sie ihrerseits ihren Verpflichtungen genügt habe. Die Streichung der Worte: „der Schiffer und" könne um so unbedenklicher

geschehen, als es sich von selbst verstehe, daß der Schiffer mit seinem Vermögen für den durch den Zusammenstoß verursachten Schaden nicht zu haften brauche, wenn er in jeder Beziehung seine Schuldigkeit gethan habe.

Gegen den oben erwähnten Antrag wurde geltend gemacht: Für die Einschaltung der Worte: „und Schiffsmannschaft" sei kein Bedürfniß vorhanden. Daß der Rheder für die Versehen der Mannschaft bei Ausübung ihrer Dienstverrichtungen hafte, ergebe sich zur Genüge auf Grund anderer Bestimmungen des Gesetzes. Das Mißverständniß, als solle diese Haftbarkeit für den in diesem Artikel besprochenen Fall ausgeschlossen sein, gleichviel ob die Mannschaft ihren Pflichten genügt habe oder nicht, werde schon deshalb nicht auftauchen, weil hier nur von dem durch den Lootsen verschuldeten Zusammenstoß die Rede sei, die betreffende Bestimmung also auf einen durch die Mannschaft mitverschuldeten oder allein veranlaßten Zusammenstoß nicht bezogen werden könne. Des Schiffers sei hier auch nur deswegen Erwähnung geschehen, um anzudeuten, daß er durch die Dazwischenkunft eines Zwangslootsen nicht von aller Verantwortlichkeit für die Leitung des Schiffs frei sei, sondern in Ansehung der Ueberwachung des Lootsen u. dgl. noch mancherlei Verpflichtungen habe; da von solchen Pflichten bei der Schiffsmannschaft nicht die Rede sein könne, werde von einer ausdrücklichen Erwähnung derselben in diesem Artikel Umgang zu nehmen sein. Die Beibehaltung der Worte: „der Schiffer und" im Nachsatze sei endlich, selbst wenn die beantragte Einschaltung im Vordersatze angenommen werden sollte, wegen des hie und da noch bestehenden Mißverständnisses wünschenswerth, als sei der Schiffer an und für sich auch mit seinem Vermögen für Verschulden der Mannschaft oder auch des Lootsen verantwortlich.

Von anderer Seite wurde die Streichung des ganzen Artikels beantragt, weil er einerseits die Rechtsfrage, auf die er sich beziehe, nicht erschöpfend erledige, sondern nur auf eine einzige Art der Schadensstiftung durch den Zwangslootsen sich erstrecke, andererseits, nachdem Art. 418 des preuß. Entwurfs abgelehnt sei, zu einem gefährlichen argumentum e contrario in Betreff aller hier nicht ausdrücklich erwähnten Verpflichtungen des Rheders im Falle des von einem Lootsen, namentlich wenn dieser kein eigentlicher Zwangslootse sei, verursachten Schadens Anlaß gebe.

Gegen die Streichung des Artikels wurde eingewendet: Das erwähnte irrige Argument sei hier nicht mehr als in anderen Fällen zu befürchten, im Uebrigen sei der in Rede stehende Artikel von großer Bedeutung,

da er den Satz ausspreche, daß der gesetzliche Zwang, einen Lootsen an Bord nehmen zu müssen, als vis major zu betrachten sei. Auf den Einwand, daß dieser Satz nicht hier ausgesprochen werden sollte, und jedenfalls allgemeiner gefaßt werden müsse, ward erwidert, daß diese Erwägung nicht zu einem Antrag auf Streichung, sondern nur auf Verallgemeinerung desselben und Veränderung seiner Stellung berechtigen würde.

Bei der Abstimmung wurde mit 6 gegen 5 Stimmen beschlossen, daß die Worte: „und die Schiffsmannschaft" dem oben erwähnten Antrage entsprechend einzuschalten, und mit 7 gegen 4 Stimmen, daß die Worte: „Der Schiffer und" im Nachsatz zu streichen seien. Die Streichung des ganzen Artikels wurde mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt.

Hierauf wurde von dem vorhin erwähnten Herrn Antragsteller weiter vorgebracht: Zu Art. 465 des preuß. Entwurfs sei beschlossen worden, daß die auf Seeschiffen verwendeten Maschinisten, Aufwärter u. dgl. die im Titel von der Schiffsmannschaft für letztere festgestellten Rechte und Pflichten haben sollten. Eine weitere Gleichstellung dieser Personen mit der Schiffsmannschaft sei bis jetzt nicht erfolgt, namentlich sei noch nicht ausgesprochen worden, wie weit der Rheder für das Verschulden dieser Personen bei Ausübung ihrer Dienstverrichtungen zu haften habe. Da nun nicht abzusehen sei, weshalb der Rheder für Versehen des Steuermanns ꝛc., aber nicht für die eines Maschinisten solle einstehen müssen, obwohl die Stellung und Dienstleistungen aller dieser Personen gleich bedeutend für die Seefahrt seien, und die Aufwärter, so lange sie nur in ihrem Dienstkreise verwendet und nicht etwa der Schiffsmannschaft für einzelne Dienste substituirt würden, in welchem Falle der Rheder für sie als für Schiffsleute hafte, bei Ausübung ihrer Dienstverrichtungen kaum ein folgenreiches Verschulden sich beigehen lassen könnten, die desfallsige Haftung des Rheders also nicht bedeutend sein würde und deshalb auch kein genügender Grund für eine Ausnahme in Betreff der Aufwärter vorhanden zu sein scheine, werde folgende Zusatzbestimmung zu Art. 465 des preuß. Entwurfs beantragt:

„Der Rheder haftet auch aus ihrem Verschulden Dritten gegen-
„über mit der im Art. 425 No. 1 erwähnten Beschränkung."

Der sachliche Inhalt dieses Antrags ward nur von einem Mitgliede beanstandet, von den übrigen als gerechtfertigt angesehen. Dagegen fand die Fassung und Stellung der vorgeschlagenen Bestimmung mehrfache Beanstandung, indem hervorgehoben ward, daß sie eine Erweiterung der zu Art. 407 des preuß. Entwurfs angenommenen Vorschrift enthalte,

daß der Rheder für die Versehen des Schiffers und der Mannschaft aufzukommen habe, welche sie sich bei Ausübung ihrer Dienstverrichtungen beigehen ließen, somit auch bei dieser Vorschrift ihre Stelle finden müsse.

Schließlich wurde der Antrag angenommen, die Fassung und Stellung der fraglichen Bestimmung aber der Redaktionscommission anheimgegeben.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde hierauf noch aus einem anderen Grunde der Antrag gestellt, auf Art. 465 zurückzugehen, für den in Folge der früheren Berathung folgende Fassung angenommen worden war:

„Die auf einem Dampfschiff als Maschinisten oder in anderer „Eigenschaft für die Maschine, sowie auf einem Schiff als Aufwärter angestellten Personen haben, sofern nicht durch Vertrag „ein Anderes bestimmt ist, dieselben Rechte und Pflichten, welche „in diesem Titel in Ansehung der Schiffsmannschaft festgesetzt „worden sind."

Es wurde nämlich beantragt, statt des Schlußsatzes: „welche in diesem Titel — — worden sind" zu setzen: „wie die Schiffsmannschaft", da die Gleichstellung der Maschinisten, Aufwärter ꝛc. mit der Schiffsmannschaft keinesweges auf die im Titel: „Von der Schiffsmannschaft" enthaltenen Bestimmungen beschränkt werden könne, sondern sich auch noch auf andere Beziehungen und namentlich auf die im Titel: „Von den Schiffsgläubigern und deren Rangordnung" erwähnten Rechte der Mannschaft erstrecken müsse.

Da jedoch mehrfach geltend gemacht ward, daß dieser Vorschlag vielleicht zu weit führen würde, indem nicht übersehen werden könne, ob er in seiner Allgemeinheit begründet sei oder nicht, ein Bedürfniß für Erweiterung der oben aufgeführten Bestimmung zunächst auch nur rücksichtlich des Titels: „Von den Schiffsgläubigern und deren Rangordnung" anerkannt werden könne, ward von diesem Vorschlage Umgang genommen und statt dessen beantragt, im Titel von den Schiffsgläubigern an geeigneter Stelle neben der Schiffsmannschaft auch der Maschinisten und Aufwärter ꝛc. Erwähnung zu thun. Dieser Antrag wurde mit 10 gegen 1 Stimme zum Beschlusse erhoben. Zu

Art. 448

des preuß. Entwurfs regte hierauf ein Mitglied das Bedenken an, ob derselbe in seiner jetzigen Fassung unbedingte Anwendung auf Maschinisten und Aufwärter finden könne, da diese keineswegs verpflichtet sein dürften, andere als ihrem Heuervertrag oder der Natur ihrer Stellung entsprechende Dienste zu verrichten. Es werde sich deshalb empfehlen, einen entsprechenden

Zusatz zu diesem Artikel zu machen. Die Erledigung dieses Bedenkens ward der Redaktionscommission anheimgegeben.

Dem Vorbehalt in der 336. Sitzung (vgl. Prot. S. 2876) entsprechend empfahl hierauf ein Mitglied, zu bestimmen, was im Sinne des Titels von den Schiffsgläubigern unter einer Reise zu verstehen sei, da so bedeutende Folgen rücksichtlich der Priorität davon abhingen, ob zur Zeit der Entstehung einer Forderung eine Reise bereits beendet und eine neue begonnen war oder nicht, und mit dem Ausdruck: „Reise" im gemeinsamen Seerecht bereits ein zweifach verschiedener Begriff verbunden sei, indem man im Titel von der Schiffsmannschaft hierunter das ganze Unternehmen zwischen der Ausreise aus dem Heimathshafen und der Rückkehr dahin, einschließlich aller dabei vorkommenden Abschnitte, Zwischenreisen u. dgl., im Titel vom Frachtgeschäfte aber das zur Ausführung eines und desselben Frachtcontrakts dienende Unternehmen verstanden habe. Es wurde demgemäß folgende Bestimmung als Zusatz zu § 10 der Anlage zum 332. Protokolle in Vorschlag gebracht:

a. „Als eine Reise im Sinne dieses Artikels gilt diejenige, welche „in dem Hafen beginnt, wo das Schiff zur Einnahme oder Abholung der Ladung ausgerüstet wurde, und an dem Orte endet, „wo die Entlöschung erfolgt, oder die Unternehmung aufgegeben wird."

In der Diskussion über diesen Antrag traten mehrere Mitglieder der Ansicht des Herrn Antragstellers bei, daß für die Aufnahme einer Bestimmung über den Begriff „Reise" ein dringendes Bedürfniß vorhanden sei. Die vorgeschlagene Definition wurde aber von mehreren dieser Mitglieder als nicht zutreffend bezeichnet, einmal weil nicht bei jeder neuen Reise wirklich auch eine neue Ausrüstung statthabe, namentlich wenn die früher beschaffte Ausrüstung auch noch für die neue Reise zureiche, sodann deshalb, weil diese Definition nicht deutlich genug sei, sondern eben so wohl auf den im Titel von der Schiffsmannschaft, als den im Titel vom Frachtgeschäft mit dem Ausdruck: „Reise" bezeichneten Begriff passen würde, endlich deshalb, weil zwischen dem Ende der einen und dem Anfange der anderen Reise selbst bei combinirten Reisen eine Lücke bleiben könne, die aber nothwendig entweder zu der alten oder zu der neuen Reise gerechnet werden müsse. Es wurde demgemäß von anderer Seite proponirt, lediglich den Anfangspunkt der neuen Reise festzusetzen, da sich hieraus von selbst ergebe, wann die frühere Reise ende, und hiernach zu bestimmen:

b. „Als neue Reise gilt nicht allein diejenige, zu welcher ein „Schiff im Heimathshafen ausgerüstet wird, sondern auch diejenige, welche nach vollständiger Entlöschung angetreten wird."

Gegen diesen Vorschlag wurde aber bemerkt, daß er den Fall unerledigt lasse, wenn ein Schiff in Ballast ausgehe, um Fracht zu suchen. Auch wurden die Bedenken gegen den Antrag unter a durch Anführung einiger Beispiele ꝛc. zu widerlegen versucht.

Von anderen Mitgliedern wurde die Ansicht befürwortet, daß von Aufstellung einer Definition Umgang zu nehmen sei, da jede Definition in Gesetzen gefährlich erscheine, auch kein Gesetz den Versuch einer Definition der Reise gemacht habe, und je nach Verschiedenheit der vorliegenden Umstände, des in Rede stehenden Anspruchs u. dgl. etwas Anderes unter einer Reise zu verstehen sei, so daß es am zweckmäßigsten erscheine, die Entscheidung der Frage, was in einem konkreten Falle als eine Reise anzusehen sei, dem Richter anheimzustellen. Die Definition unter a ward insbesondere wegen der Ansprüche des Schiffers und der Schiffsmannschaft als bedenklich bezeichnet, da dieselben hienach ihres Vorzugsrechts kurze Zeit nach Beendigung einer Zwischenreise verlustig würden, obschon die Mannschaft die Zahlung der Heuer erst am Schlusse des ganzen Unternehmens verlangen dürfe.

Diese Ausführungen gaben zu einer Erörterung darüber Anlaß, ob es statthaft sei, die Frage, wann eine neue Reise beginne, für die verschiedenen Forderungen verschieden zu beantworten, wobei sich die Mehrzahl der Mitglieder dahin aussprach, daß dies nicht der Fall sei, weil sonst die Anwendung der Prioritätsordnung ganz unmöglich wäre, und daß höchstens für die Schiffsmannschaft eine Ausnahme zugelassen werden könne, im Uebrigen aber die Dauer einer und derselben Frachtperiode für alle Forderungen ohne Unterschied maßgebend sein müsse.

Schließlich ward der Antrag unter a mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt, aber vorbehalten, eine andere Definition in Vorschlag zu bringen.

CCCXLII. Sitzung.

Hamburg, am 21. Mai 1859.

In der heutigen, von dem Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule geleiteten Sitzung wurde von dem Herrn Referenten im Hinblick auf den in der 340. Sitzung gefaßten Beschluß, daß eine Bestimmung über die Ausdehnung des § 7 der Anlage zum 332. Protokolle auf die im allgemeinen bürgerlichen Rechte sich gründenden Pfandrechte aufzunehmen sei, statt des § 15 dieser Anlage folgende Bestimmung in Vorschlag gebracht:

a. „Die Vorschriften über das Erlöschen der Pfandrechte der Schiffs„gläubiger (Art. . .) finden auch auf die sonstigen nach Vorschrift „der Landesgesetze an dem Schiff oder einem Antheil an dem Schiff „erworbenen Pfand- und Hypothekenrechte mit der Maßgabe An„wendung, daß die Vorschrift Art. . . No. 1 (§ 7 No. 1 der An„lage zum 332. Protokolle) rücksichtlich der auf einem Schiffs„antheil haftenden Pfand- und Hypothekenrechte auch bei dem „Zwangsverkauf dieses Schiffsantheils eintritt. Die Vorschrift in „§ 7 No. 3 gilt jedoch nicht für diejenigen Pfand- und Hypo„thekenrechte, deren Wirksamkeit nach den Landesgesetzen von der „Eintragung in das Schiffsregister oder Vormerkung auf den Schiffs„urkunden abhängig gemacht ist.

„Im Uebrigen werden die Rechte der Pfand- und Hypotheken„gläubiger mit Ausschluß der Schiffsgläubiger nicht nach Art. . . . „(§ 1 der Anlage zum 332. Protokolle) flgd., sondern nach den „Landesgesetzen beurtheilt."

Zur Motivirung dieses Vorschlags ward auf die betreffende Debatte in der 340. Sitzung Bezug genommen und weiter noch angeführt: Bei Feststellung der fraglichen Bestimmung komme noch besonders in Betracht, was rücksichtlich der Pfandrechte an einzelnen Parten gelten solle. Da die Erwägungen, welche für eine Ausdehnung des § 7 auf die im allgemeinen bürgerlichen Recht begründeten Pfandrechte überhaupt angeführt worden seien, auch dafür sprächen, daß die an einzelnen Parten bestehenden Pfandrechte durch den Zwangsverkauf sowohl des ganzen Schiffs als des betreffenden Parts erlöschen müßten, und es auf der anderen Seite an be-

sonderen Gründen für eine Ausnahme rücksichtlich der Pfandrechte an Schiffsparten fehle, werde die Anwendbarkeit des § 7 No. 1 auch auf diese auszudehnen sein. Dies müsse jedoch mittels einer ausdrücklichen Bestimmung geschehen, weil sonst daraus, daß die Bestimmungen des Titels von den Schiffsgläubigern an und für sich nur auf Pfandrechte am ganzen Schiff berechnet seien, indem den Schiffsgläubigern stets das ganze Schiff hafte, Mißverständnisse entstehen könnten. Ein Verkauf einzelner Parten auf die in § 7 Ziffer 2 angegebene Weise könne nicht vorkommen, in dieser Beziehung bedürfe es also einer Bestimmung nicht. In Betreff der Faustpfandrechte sei der Antrag unter a, indem er von Pfand- und Hypothekenrechten spreche, der Auffassung gefolgt, daß dieselben ganz in derselben Weise, wie das Pfandrecht der Schiffsgläubiger, erlöschen müßten, da die Faustpfandrechte an Schiffen äußerlich eben so wenig erkennbar seien, als andere nicht in das Schiffsregister u. dgl. eingetragene Pfandrechte, weil man dem Schiffe in der Regel nicht ansehen könne, in wessen Besitz es sich befinde, solche Faustpfandrechte also gleichfalls nicht wie die kundbaren Pfandrechte beurtheilt werden dürften. Anlangend endlich die Landesgesetze, nach welchen Pfandrechte überhaupt nicht gegen Dritte verfolgbar seien, so verstehe sich von selbst, daß diese, den neuen Erwerbern von Schiffen günstigeren, Gesetze durch die Vorschriften unter a nicht berührt würden, indem diese letzteren nur den äußersten Termin, in welchem die Pfandrechte spätestens ihre Kraft verlieren müßten, festsetzen, aber keineswegs eine erschöpfende Aufzählung der verschiedenen Erlöschungsarten bieten sollten; einer ausdrücklichen Bestimmung hierüber scheine es nicht zu bedürfen.

Abgesehen von einigen Redaktionsbemerkungen wurden hierauf die Worte: „oder Vormerkung auf den Schiffsurkunden" beanstandet und hiezu bemerkt: An und für sich sei es nicht unbedenklich, die Vormerkung der Pfandrechte auf den Schiffsurkunden einer Eintragung derselben in die Schiffsregister gleichzustellen, weil die Interessenten alsdann nicht zu jeder Zeit von einer hiezu bestimmten Behörde Auskunft darüber erhalten könnten, ob und mit welchen Pfandrechten ein Schiff belastet sei, und hierunter die Kundbarkeit der Pfandrechte leiden würde, zumal nach der Absicht des oben angeführten Antrags nicht einmal festgesetzt werden solle, auf welche Urkunde die betreffenden Vormerkungen zu machen seien. Wenn man indeß von der Zulässigkeit solcher Vormerkungen wegen der Einrichtung einzelner Staaten nicht Umgang nehmen zu können glaube, so müsse man doch wenigstens gegen willkührliche und ungerechtfertigte Vormerkungen der Betheiligten einige Sicherheit bieten, und werde deshalb beantragt, die amtliche

Vormerkung als unerläßliche Voraussetzung der Kundbarkeit eines Pfandrechts zu begehren.

Gegen diesen Vorschlag wurde geltend gemacht: Bisher sei es in Deutschland noch in keinem Staate gebräuchlich gewesen, Pfandbestellungen am Schiff in das Schiffsregister einzutragen. Vielmehr seien überall, wo dergleichen Pfandbestellungen statthaft gewesen, die betreffenden Vormerkungen auf den Schiffspapieren gemacht worden. Dies habe auch dem Bedürfnisse vollständig genügt, weil Jeder, der ein Schiff kaufen wolle, es in seiner Macht habe, zuvor Einsicht der Schiffspapiere zu verlangen und sich von dem Bestande der Pfandrechte zu überzeugen. Die Vorschrift, daß fortan alle Pfandrechte, um kundbar zu sein, in das Schiffsregister eingetragen werden müßten, würde demnach eine erhebliche Neuerung enthalten, die um so bedenklicher wäre, als bei einer solchen Vorschrift Pfandbestellungen an Schiffen nur noch im Heimathshafen vorgenommen werden könnten. Aus eben diesen Gründen erscheine auch die Einschaltung des Wortes: „amtliche" nicht gerechtfertigt, da im Auslande nicht immer amtliche Vormerkungen zu erlangen seien und deshalb auch notarielle Vormerkungen u. dgl. genügen müßten. Darüber endlich, auf welchem Schiffspapier die betreffenden Eintragungen zu machen seien, könne hier nicht füglich etwas bestimmt werden, weil die Vormerkung doch jedenfalls auf dem vorzüglichsten Schiffspapier erfolgen müsse und in den verschiedenen Staaten verschiedene Papiere als das Hauptschiffspapier bezeichnet worden seien. Unter diesen Umständen empfehle es sich, hier nur anzudeuten, daß es sich bei der fraglichen Bestimmung um kundbare Pfandrechte handle, die Festsetzung der Modalitäten der Kundbarkeit aber gänzlich den Landesgesetzen anheimzugeben.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag unter a mit 8 gegen 3 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

Mit Rücksicht auf die eben angenommene Bestimmung wurde hierauf in Folge Antrags des Herrn Referenten die Ueberschrift des zehnten Titels, wie folgt, festgesetzt:

„Von den Schiffsgläubigern und den auf dem Schiff und den „Gütern haftenden Pfandrechten."

Hiernächst wurde die schon in der 333. Sitzung berührte und damals der Redaktionskommission anheimgegebene Frage erörtert, ob durch § 5 der Anlage zum 332. Protokolle die laut Protokolls S. 1909 flgd. angenommene Bestimmung:

„Der Schiffsgläubiger, welcher gegen den Rheder einen Anspruch „verfolgt, um aus Schiff und Fracht sich zu befriedigen, kann den

„Schiffer belangen, so lange dieser das Schiff führt. Ein auf diesem Wege gegen den Schiffer erwirktes Erkenntniß wird gegen „den Rheder in Schiff und Fracht vollstreckt,"
vollständig ersetzt erscheine und darum ohne Nachtheil gestrichen werden könne.

Von Seiten des Herrn Referenten wurde hiebei die Ansicht vertreten, daß diese Frage zu bejahen sei, weil der Schlußsatz des Artikels, um den es sich allein noch handeln könne, früher, bevor die rechtliche Natur der beschränkten Haftbarkeit des Rheders genügend festgestellt gewesen, nur deshalb aufgenommen worden sei, um die irrige Ansicht auszuschließen, als solle das gegen den Schiffer ergangene Erkenntniß gegen den Rheder auch in so weit wirksam sein, als dieser persönlich hafte; bei der nunmehr erfolgten genauen Feststellung des juristischen Charakters der Schiffsschulden als dinglicher Ansprüche erscheine aber ein solcher Zusatz nicht mehr erforderlich. Von anderen Seiten ward geltend gemacht, daß der letzte Satz der eben angeführten Bestimmung durch den § 5 der Anlage zum 332. Protokolle noch nicht ersetzt sei, und weiter noch bemerkt: Diese Bestimmung sei von großer praktischer Bedeutung, weil sie das Mißverständniß ausschließe, als könne der Rheder nach Durchführung des Prozesses gegen den Schiffer eine wiederholte gerichtliche Verhandlung der Sache mit ihm selbst und eine neue Urtheilsfällung beantragen. Durch den fraglichen Satz werde deutlich hervorgehoben, daß der Schiffer zur Prozeßführung als selbstständiger Curator des Schiffsvermögens befugt sei, und die Stellung des Schiffers in das rechte Licht gesetzt. Da nun aber allerdings kein genügender Anlaß dazu vorhanden sei, wiederholt auszusprechen, daß Schiffsschulden nur aus Schiff und Fracht befriedigt werden müßten, werde beantragt, zu § 5 den Zusatz anzunehmen, daß der Rheder das gegen den Schiffer erlassene Erkenntniß gegen sich anerkennen müsse. Auf den Einwand, daß gerade ein solcher Zusatz zu der Ansicht führen würde, als sei ein solches Erkenntniß gegen den Rheder auch in so weit bindend, als er persönlich hafte, z. B. wenn er, obschon von dem Vorhandensein einer Schiffsschuld unterrichtet, das Schiff von Neuem in See gesandt habe, während die Richtigkeit dieser Auffassung gewiß nicht ohne Weiteres zugegeben werden könne, ward entgegnet, daß diese Ansicht schon durch die Fassung des § 5 ausgeschlossen werde, weil daselbst nur von einem sein Pfandrecht verfolgenden Schiffsgläubiger die Rede sei.

Ein anderes Mitglied hielt die Beibehaltung des in Rede stehenden Satzes deshalb für erforderlich, damit die Meinung fern gehalten werde, als solle ein gegen den Schiffer ergangenes Erkenntniß nicht allein gegen

den Rheder, sondern auch gegen den Eigenthümer des Schiffs, der nicht Rheder sei, Geltung haben.

Schließlich wurde mit 7 gegen 4 Stimmen beschlossen, zu § 5 der Anlage zum 332. Protokolle den Zusatz zu machen, daß der Rheder schuldig sei, das gegen den Schiffer erlassene Erkenntniß gegen sich anzuerkennen, und sodann mit 6 gegen 5 Stimmen die Streichung der laut Protokolls S. 1909 flgd. diskutirten Bestimmung genehmigt.

Hierauf ging die Versammlung zu einer Revision derjenigen früher angenommenen Bestimmungen über, deren unveränderte Beibehaltung in Folge der bei Berathung des zehnten Titels erfolgten Beschlußfassungen unthunlich erschien. Dahin gehörte vor Allem die Bestimmung über die Grenzen der Haftbarkeit des Rheders, welche bei Diskussion der Art. 406 und 407 des preuß. Entwurfs in folgender Fassung angenommen worden war:

„Die Rheder, so wie die Rhederei haften Dritten nur mit dem „Schiff und der noch nicht eingezogenen Fracht der letzten Reise,

1. „wenn die Verbindlichkeit in einem Verschulden des Schiffers oder „eines Schiffmanns sich gründet, ohne Unterschied, ob dasselbe ein „Vertragsverhältniß betrifft oder nicht,
2. „wenn die Verbindlichkeit in einem Rechtsgeschäft sich gründet, „welches der Schiffer innerhalb der Grenzen seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht auf Grund besonderer Vollmacht geschlossen hat."

Der Herr Referent schlug für den ersten Absatz dieser Bestimmung nunmehr folgende Fassung vor:

„Der Rheder sowie die Rhederei haften für den Anspruch eines „Dritten nur mit dem Schiff und der Fracht der Reise, woraus „der Anspruch entstanden ist,"

1. „wenn 2c. 2c."

Bei Diskussion dieses Antrags brachte zunächst ein Mitglied Folgendes vor: Durch die bisherigen Beschlußfassungen über die Haftbarkeit des Rheders mit der Fracht sei das System des Gesetzes sehr complizirt geworden. Den Schiffsgläubigern solle hiernach außer dem Schiff die noch nicht erhobene Bruttofracht der letzten Reise gleichsam als eine Zugabe zum Pfandobjekt und außerdem den von einer Reise herrührenden Gläubigern auch noch die Nettofracht dieser Reise, letztere aber nicht als Pfand, sondern nur kraft eines persönlichen Anspruchs haften, und erstere von den Schiffsgläubigern nur dann mit einem dinglichen Anspruch verfolgt werden können, wenn zugleich der Verkauf des Schiffs betrieben werde u. s. w. Den Schiffsgläubigern sollten somit an der Fracht bald dingliche, bald nur

persönliche Ansprüche zustehen, bald die Brutto-, bald die Nettofracht haften, ohne daß für alle diese Unterscheidungen hinreichende innere Gründe vorhanden zu sein schienen. Die Liquidation, die zur Herstellung der Nettofracht erforderlich sei, werde zu großen Weiterungen führen. Ein solches System sei in der Anwendung mit großen Schwierigkeiten verbunden, und bedürfe deshalb dringend einer Vereinfachung, die man um so unbedenklicher vornehmen könne, weil die früheren Beschlüsse zum Theil nur mit geringer Majorität und zu einer Zeit gefaßt worden seien, in welcher das Prinzip der beschränkten Haftbarkeit des Rheders mit dem der See anvertrauten Vermögen in seinen Einzelnheiten noch nicht ausgeführt gewesen. Diese Vereinfachung lasse sich leicht dadurch erzielen, wenn man unter theilweiser Aufhebung der früheren Beschlüsse bestimme, daß der Rheder den Schiffsgläubigern mit dem Schiff sammt Zubehör und außerdem nur noch mit der Bruttofracht der betreffenden Reise hafte, mit der letzteren, in so weit sie noch nicht eingehoben sei, als einem Pfandobjekt, in so weit sie aber bereits eingehoben worden, blos persönlich in derselben Weise, wie dies in Ansehung des bereits erhobenen Kaufschillings für das Schiff bestimmt worden sei. Durch diesen Vorschlag würden die oben erwähnten beschwerlichen Liquidationen zur Ermittelung der Nettofracht vermieden und weit weniger Unterscheidungen erforderlich, ohne daß derselbe in irgend einer Weite zu unbilligen Resultaten führe. Zwar werde die Haftbarkeit des Rheders in einer Beziehung erweitert, diese Erweiterung sei jedoch nicht von großem Belang. Denn nach dem vorliegenden Antrag würde der Rheder ebenso wie nach den bisherigen Beschlüssen 1. mit dem Schiff sammt Zubehör, 2. mit der Nettofracht der betreffenden Reise und 3. mit demjenigen Betrage, den er von der Bruttofracht der betreffenden Reise bereits zur Deckung von Schiffsgläubigern aus dieser Reise verwendet habe, haften müssen, da die Positionen 2 und 3 in der Bruttofracht dieser Reise enthalten seien. Hinzukommen würde nur noch die Haftbarkeit mit demjenigen Theil der Bruttofracht, den der Rheder vielleicht schon zur Bezahlung von Forderungen verwendet habe, die nicht zu den Schiffsschulden der betreffenden Reise gehörten, also z. B. mit den bereits bestrittenen Ausrüstungs- und Verproviantirungskosten, den Kosten für Reparatur des Schiffs im Heimathshafen u. dgl. Hierin liege aber keine Unbilligkeit, weil auch dieser Betrag als ein der See anvertrautes Vermögen erscheine. Auch komme in Betracht, daß der Rheder ohnehin schon durch Einführung des Prinzips der beschränkten Haftbarkeit begünstigt worden sei, und daß die Fracht der letzten Reise gegenüber allen denjenigen Schiffsgläubigern frei werde, deren Forderungen nicht von dieser Reise herrührten, was,

wenn die Fracht der Reise, von welcher die bedeutendsten Schiffsgläubiger herkämen, geringer, die der letzten Reise aber von größerem Belange sei, als ein wesentlicher Vortheil für den Rheder erscheine.

Der eben besprochene Vorschlag fand von vielen Seiten Unterstützung, und ward zu Gunsten desselben von den dem Herrn Antragsteller beitretenden Mitgliedern noch angeführt: Der eben eingebrachte mit den Vorschriften des preuß. Entwurfs mehr als die bisherigen Beschlüsse harmonirende Antrag biete nicht allein den Vortheil größerer Einfachheit des Gesetzes, sondern habe auch eine bessere innere Begründung als die Bestimmung, daß den Schiffsgläubigern die Nettofracht der betreffenden Reise hafte. Der Grundsatz der beschränkten Haftbarkeit des Rheders mit dem der See anvertrauten Vermögen, der sich im Mittelalter ausgebildet habe, beruhe nämlich auf der Erwägung, daß der Rheder nicht mehr von seinem Vermögen verlieren solle, als er der See anvertraut gehabt habe, und sei zuerst angewendet worden, wenn das Schiff verloren gegangen. In einem solchen Falle habe der Rheder aber allerdings auch die Bruttofracht und mit ihr dasjenige verloren, um was seine Haftbarkeit durch den vorliegenden Antrag gegenüber den bisherigen Beschlüssen erweitert werden solle, also z. B. die Ausrüstungskosten und die Kosten für Reparatur des Schiffs im Heimathshafen u. dgl. Eine Neuerung gegenüber dem bisherigen Seerechte enthalte der in Rede stehende Antrag somit gleichfalls nicht. Wenn sich in einzelnen Gesetzgebungen, von denen sich die Mehrzahl übrigens keineswegs klar darüber ausgesprochen habe, ob der Rheder die Bruttofracht oder die Nettofracht der betreffenden Reise abandonniren müsse, in neuerer Zeit eine andere Auffassung geltend gemacht habe, so sei dies wahrscheinlich nur durch die Dazwischenkunft der Grundsätze über das Seeassekuranzwesen veranlaßt.

Der Herr Abgeordnete für Mecklenburg trat der so eben befürworteten Auffassung jedoch entgegen, indem er erklärte, der Antrag, auszusprechen, daß der Rheder dem Schiffsgläubiger mit der Bruttofracht der betreffenden Reise hafte, sei um deswillen bedenklich, weil die Konferenz den Begriff der Schiffsgläubiger zu eng gefaßt habe. Dem einzelnen Schiffsgläubiger solle nämlich der Rheder nicht mit der ganzen Bruttofracht haften, sondern die Schiffsgläubiger einer Reise sollten sich in dieselbe theilen. Der Rheder hafte also dem Einzelnen doch nur mit einer Nettofracht, d. h. einer solchen, die sich aus der Berücksichtigung anderweitiger Schulden ergebe. Sei aber Letzteres der Fall, so sei ein innerer Grund nicht abzusehen, warum der Rheder die Befugniß zu Abzügen nur dann haben solle, wenn

nicht er selbst, sondern der Schiffer, und zwar wenn dieser kraft seiner gesetzlichen Vollmacht, nicht aber kraft besonderer Autorisation seines Rheders kontrahirt habe, während doch nur Inhalt und Anlaß der Schuld entscheidend sein könnten. Die Lage eines Rheders, der eine im Nothhafen kontrahirte Schuld mit Wechseln, die er auf sich ziehen lasse, gedeckt habe, solle also anderweitigen Gläubigern der Reise gegenüber wegen Abzüge von der Fracht schlechter stehen, als wenn er seinen Schiffer einen Bodmereibrief hätte zeichnen lassen. Er glaube darauf hinweisen zu müssen, daß diese Konsequenz voraussichtlich in seiner Heimath, wo man Bodmereien nicht befördert, sondern vermieden zu sehen wünsche, auf großen Widerspruch stoßen werde, und erlaube sich daher, jedenfalls für die zweite Lesung ausdrücklich die nochmalige Erwägung der Frage vorzubehalten, ob den betreffenden Forderungen nicht auch dann, wenn sie vom Rheder, oder vom Schiffer auf Grund besonderer Autorisation kontrahirt seien, die den Schiffsschulden gewährten Privilegien beizulegen seien.

Bei der Abstimmung trat die Versammlung mit 10 gegen 1 Stimme dem Antrag bei, die bisherigen Beschlüsse dahin zu ändern, daß der Rheder in der oben dargelegten Weise den Schiffsgläubigern nur mit dem Schiff sammt Zubehör und der Bruttofracht der betreffenden Reise hafte.

Da in mehreren Artikeln des Titels: „Von der Rhederei", die Haftbarkeit des Rheders betreffend die Fassung gewählt war: „Der Rheder und die Rhederei haften", in anderen aber lediglich des Rheders Erwähnung geschehen war, wurde der Redaktionskommission anheim gegeben, die betreffende Fassung in den entsprechenden Artikeln gleich zu halten, und entweder überall des Rheders und der Rhederei zugleich oder nur des Ersteren Erwähnung zu thun, da sich von selbst ergebe, daß, was von diesem gelte, auch von der Rhederei gelten müsse.

In Folge der früheren Berathungen der Art. 406 und 407 des preuß. Entwurfs war folgende Bestimmung angenommen worden (vgl. Prot. S. 1615, Art. 20, S. 1626 flgd.):

„Der Gläubiger, welchem der Rheder oder die Rhederei nur „mit dem Schiff und der Fracht haften, kann seine Ansprüche nur „als Schiffsgläubiger geltend machen, so daß ihm lediglich das „Schiff und die Fracht als Gegenstand der Zwangsvollstreckung „(Exekution) dienen.

„Beschließt die Mehrheit der Mitrheder, die Zwangsvollstreckung „durch Befriedigung des Gläubigers abzuwenden, so kann jeder Mit„rheder, welcher dem Beschluß nicht zugestimmt hat, von der Leistung der

„zur Ausführung des Beschlusses erforderlichen Einzahlungen auf „dem im Art. . . . (397 des preuß. Entwurfs) vorgeschriebenen „Wege sich befreien.“

Statt dieser Bestimmungen beantragte der Herr Referent in der Erwägung, daß Abs. 1 dieses Artikels in seiner jetzigen Fassung neben den im Titel von den Schiffsgläubigern gefaßten Beschlüssen nicht beibehalten werden könne, daß aber ferner in den diesem Artikel unmittelbar vorhergehenden Bestimmungen einige Gläubiger, welchen nur Schiff und Fracht haften, aufgezählt seien, und hiedurch die Meinung entstehen könne, als solle die Aufzählung eine erschöpfende sein, während doch eine große Anzahl von solchen Gläubigern erst in den folgenden Titeln aufgeführt werde, folgende Fassung:

Art. a.

„Die übrigen Fälle, in welchen der Rheder oder die Rhederei für „die Ansprüche Dritter nicht persönlich, sondern nur mit dem Schiff „und der Fracht haften, sind in den folgenden Titeln bestimmt.“

Art. b.

„Beschließt die Mehrheit der Mitrheder die Befriedigung eines „Gläubigers, welchem die Rhederei nur mit dem Schiff und der „Fracht haftet, so kann jeder Mitrheder, welcher dem Beschlusse nicht „zugestimmt hat, von der Leistung der zur Ausführung des Be„schlusses erforderlichen Einzahlungen auf dem im Art. . . . (397 „des preuß. Entwurfs) vorgeschriebenen Wege sich befreien.“

Nach kurzer Diskussion, in welchen nur das Bedenken geltend gemacht ward, daß Art. a als überflüssig sich darstelle, ward Art. a und b angenommen, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte.

Die Bestimmung, welche unter Art. 22 auf S. 1616 der Protokolle in Vorschlag gebracht, und S. 1636 ebendaselbst besprochen ist, war früher in folgender Fassung angenommen worden:

„Jeder Rheder oder Mitrheder, dessen Eigenthum oder Miteigen„thum am Schiff auf eine andere Person übergeht, bleibt Dritten „für die ihm persönlich obliegenden Verpflichtungen in dem früheren „Umfang verhaftet. In so weit er nur mit dem Schiff und der „Fracht haftete, tritt der neue Erwerber an seine Stelle, unbe„schadet des Rechts des neuen Erwerbers auf Gewährleistung.“

Hiezu stellte der Herr Referent den Antrag, den letzten Satz: „In so weit er nur — — Gewährleistung“, zu streichen, da sein Inhalt durch die in den Titel von den Schiffsgläubigern aufgenommenen Bestimmungen über die Verfolgbarkeit der Pfandrechte gegen Dritte vollständig ersetzt sei

und in seiner jetzigen Fassung um deswillen nicht beibehalten werden könne, weil der Rheder in Ansehung der Fracht theilweise, so weit sie nämlich erhoben worden, persönlich haftbar sei und diese Verbindlichkeit auf den neuen Erwerber des Schiffs nicht ohne Weiteres übergehe.

Dieser Vorschlag wurde nach kurzer Berathung mit 9 gegen 2 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

Hierauf stellte ein Mitglied im Hinblick auf die hiefür schon in der vorigen Sitzung vorgebrachten Gründe den Antrag, näher zu bestimmen, was im Sinne des § 10 der Anlage zum 332. Protokolle als eine Reise anzusehen sei, zu diesem Behufe das Ende jeder Reise festzustellen, indem sich daraus von selbst ergebe, wann eine neue Reise beginne, und demgemäß folgende Bestimmung anzunehmen:

a. „Eine Reise im Sinne dieses Artikels gilt als beendet mit der „gänzlichen Entlöschung des Schiffs oder mit dem gänzlichen Auf„geben der Unternehmung, bei in Ballast gehenden Schiffen aber „mit der Ankunft des Schiffs an dem Orte, wo es Ladung ein„nehmen soll.“

In der Diskussion über diesen Antrag wurde zwar neuerdings vielfach anerkannt, daß ein dringendes Bedürfniß für die Festsetzung des Begriffs der Reise vorhanden sei, und daß es sich dabei nur um die Frachtreise, gleichsam um eine bestimmte Frachtperiode, nicht aber um das ganze zwischen dem Auslaufen aus dem Heimathshafen und der Rückkehr dahin liegende Unternehmen handeln könne, letzteres deshalb, weil sonst jedes Schiff gänzlich kreditlos werden müßte, wenn es einmal längere Zeit von der Heimath entfernt gewesen, indem alsdann Niemand wissen könne, wie viele Schulden schon aus früheren Frachtunternehmungen auf dem Schiffe hafteten und ob es ihm noch einige Sicherheit für seine Forderung biete oder nicht. Der Antrag unter a ward jedoch von mehreren Seiten beanstandet, weil er zu wenig Rücksicht auf den Fall nehme, wenn der Rheder seine eigenen Güter verschiffe, und in Ansehung der leeren Ausreise nicht gerechtfertigt erscheine. Es wurde nämlich bemerkt: diejenige Ausreise in Ballast, die zur Ausführung eines bereits vorher abgeschlossenen Frachtvertrags vorgenommen werde, um in einem anderen bestimmten Hafen eine gewisse Ladung zu holen, sei in dem Antrage unter a mit Unrecht als eine besondere Reise betrachtet worden, indem sie unverkennbar einen integrirenden Bestandtheil des ganzen, auf dem erwähnten Frachtkontrakt beruhenden, Frachtunternehmens bilde. Es könne indeß allerdings nicht jede Ausreise in Ballast als Theil des darauf folgenden Transportunternehmens betrachtet werden, und namentlich

dann nicht, wenn das Schiff, ohne daß bereits ein Frachtkontrakt abgeschlossen sei, leer ausreise, um Frachten zu suchen, und zu diesem Behufe mehrere Häfen anlaufen müsse u. dgl.; solche Fahrten müßten allerdings als besondere Reisen angesehen werden, weshalb es sich empfehle, statt des Endpunkts der alten, den Anfangspunkt der neuen Reise festzusetzen, damit von diesem auf das Ende der vorhergehenden Reise geschlossen werden könne. Demzufolge werde nachstehende Bestimmung in Vorschlag gebracht:

b. „Als eine neue Reise wird diejenige angesehen, zu welcher das „Schiff neu ausgerüstet wird, oder welche entweder auf Grund „eines neuen Frachtvertrags oder nach vollständiger Entlöschung der „Ladung angetreten wird."

Von anderen Seiten wurde zur Unterstützung dieses Antrags noch bemerkt: Zwar könne zwischen dem Ende der älteren und dem Anfange der neuen Reise ein Zeitraum liegen, dessen Natur durch den Antrag unter b nicht näher bestimmt würde, allein dasselbe Bedenken walte auch bei dem Antrage unter a ob; auch sei dasselbe nicht von sehr großem Gewichte, da sich in dem einzelnen Falle leicht werde ermitteln lassen, ob ein solcher Zeitraum zur alten oder neuen Reise gehöre und da derselbe, wenn er im Heimathshafen verlaufe, ohne zur einen oder andern Reise gerechnet werden zu können, auch nicht leicht zur Entstehung eigentlicher Schiffsschulden Anlaß geben werde. Der Antrag unter b führe aber, indem er die leere Zureise zum Zweck der Ausführung eines bereits vorher abgeschlossenen Frachtkontrakts mit der Ausführung des Transports als Eine Reise zusammenfasse, zu keinem unbilligen Resultate, wie sich dies bei einer näheren Vergleichung der verschiedenen, möglicher Weise hiebei vorkommenden Schiffsschulden ergebe.

Gegen den Antrag unter b ward jedoch von anderen Seiten geltend gemacht: Die Ausreise in Ballast könne auch sehr bedeutend, eine Gleichstellung der von ihr herrührenden Schiffsschulden (Havereibeiträge, Bodmereigelder 2c. 2c.) mit den von der darauf folgenden Fahrt in Ladung herrührenden Schulden somit dem Kredit des Schiffs allerdings sehr nachtheilig sein, sodann erscheine auch das Merkmal der neuen Ausrüstung des Schiffs für den Beginn einer neuen Reise nicht zutreffend, weil, abgesehen davon, daß eine und dieselbe Ausrüstung für mehrere Frachtreisen nach einander genügen könne, schon die Ergänzung des Proviants 2c. 2c. während der Ausführung eines und desselben Frachtvertrags dazu nöthigen würde, einen Abschnitt zu machen.

Nachdem hiegegen noch bemerkt worden war, daß eine solche Ergänzung der Schiffsvorräthe nicht als neue Ausrüstung angesehen werde,

im Geschäftsleben aber auch ziemlich feststehe, was als neue Ausrüstung anzusehen sei und daß die Beibehaltung dieses Merkmals für den Beginn einer neuen Reise hauptsächlich wegen der eigenen Transportgeschäfte des Rheders unerläßlich sei, ward der Antrag unter b mit 6 gegen 5 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

Hierauf wurde wiederholt darauf aufmerksam gemacht, daß die eben angenommene Bestimmung über den Begriff der Reise gegenüber dem Schiffer und der Schiffsmannschaft eine große Härte enthalten würde, da sie ihre Heuer nicht vor Beendigung der Heuerreise, d. i. des ganzen, zwischen dem Auslaufen aus dem Heimathshafen und der Rückkehr dahin liegenden, Unternehmens fordern dürften; sie könnten somit, ohne ein Mittel zu ihrer Sicherung zu haben, durch den Antritt einer neuen Frachtreise des werthvollsten Theils ihres Vorzugsrechts verlustig gehen, was um so bedenklicher erscheine, als ihnen nicht einmal die Versicherung ihrer Forderungen gestattet sei; es müsse deshalb für den Schiffer und die Schiffsmannschaft eine Ausnahme von der eben angenommenen Begriffsbestimmung statuirt werden. Mit Rücksicht hierauf wurde folgender Zusatz zu § 11 der Anlage zum 332. Protokolle Ziffer 3 in Vorschlag gebracht:

„Auf dieses Vorzugsrecht findet die Bestimmung des Art. . .
„(§ 10 der eben erwähnten Anlage Abs. 2) in so weit keine An-
„wendung, daß dasselbe auf die gesammte Heuer bis zur Vollen-
„dung der ganzen Reise, auf welche der Heuervertrag sich bezieht,
„oder bis zur Abdankung sich erstreckt."

Dieser Vorschlag ward von vielen Herren Abgeordneten unterstützt, und als eine nothwendige Folge der Bestimmungen über die Fälligkeit der Heuerforderung bezeichnet, und nur bemerkt, daß die eben beantragte Bestimmung besser neben der Begriffsbestimmung der Reise ihre Stelle finden würde. Von einer Seite wurde jedoch geltend gemacht: Der Vorschlag sei nicht ohne Bedenken, weil er eine große Begünstigung des Schiffsvolks enthalte, durch welche namentlich bei großen, auf mehrere Jahre sich erstreckenden Heuerreisen der Kredit des Schiffs erheblich gefährdet werden könne; eine solche folgenreiche Begünstigung der Mannschaft erscheine um so weniger begründet, als Letztere schon dadurch gesichert sei, daß der Rheder für die bis zur Beendigung einer Reise verdiente Heuer nach dem Antritt einer neuen Frachtreise persönlich hafte. Diese persönliche Haftung sei nicht ohne beträchtlichen Werth, denn sie komme nicht blos im Falle der Unzulänglichkeit des Schiffsvermögens und eines allgemeinen Konkurses des Rheders, sondern auch dann zur Geltung, wenn das Schiff vergangen,

das den Schiffsgläubigern zugängliche Vermögen also verloren, im Uebrigen aber der Rheder vollkommen zahlungsfähig sei.

Schließlich wurde der in Rede stehende Antrag, vorbehaltlich der Redaktion und Stellung im Gesetze, mit 10 gegen 1 Stimme angenommen.

Im Laufe der Diskussion wurde auch die Frage besprochen, ob der Schiffer und die Schiffsmannschaft, für welche rücksichtlich der Priorität nach Maßgabe des eben angenommenen Antrags die Heuerreise als die entscheidende Reise zu betrachten sei, sich wegen der ganzen Heuer dieser Reise an die Fracht von jeder in der Heuerreise begriffenen Frachtreise halten oder die Fracht jeder einzelnen Reise nur wegen des auf ihre Dauer treffenden Heuerquantums in Anspruch nehmen dürften. Die Erledigung dieser Frage ward jedoch vorerst vorbehalten.

Ein Mitglied ging hiernächst auf

Art. 591

des preuß. Entwurfs zurück, für welchen folgende Fassung angenommen worden war:

a. „Die beiden vorstehenden Artikel kommen zur Anwendung ohne „Unterschied, ob beide Schiffe sich in der Fahrt befanden, oder beide „vor Anker oder am Lande befestigt lagen, oder ob das eine Schiff „in der Fahrt sich befand und das andere vor Anker oder am „Lande befestigt war."

Der betreffende Herr Abgeordnete hielt dafür, daß diese Fassung nicht entsprechend sei, weil sie nur von befestigten und in der Fahrt begriffenen Schiffen spreche, somit die befestigt gewesenen und losgerissenen, ohne sichere Leitung treibenden Schiffe 2c. nicht treffe, und weil andererseits die Wahl des Imperfectum statt des Präsens (befanden, lagen 2c. 2c.) im Hinblick auf die betreffenden Bestimmungen anderer Gesetze (cf. holländisches H.-G.-B. Art. 540—542) zu der Auffassung Veranlassung geben könne, als solle es sich hier nur um die früher befestigt gewesenen, aber losgerissenen und zur Zeit des Zusammenstoßes in Bewegung befindlichen Schiffe handeln. Es wurde deshalb folgende Fassung in Vorschlag gebracht:

b. „Die vorstehenden Bestimmungen kommen auch dann zur Anwen„dung, wenn beide Schiffe vor Anker liegen oder am Lande befestigt „sind, so wie, wenn nur das eine Schiff vor Anker liegt, oder am „Lande befestigt ist, und endlich, wenn beide Schiffe oder eines der„selben von ihren Ankern und Liegeplätzen losgerissen waren."

Von mehreren Seiten wurde der Antrag bekämpft, weil die befürchteten Mißverständnisse nicht leicht auftauchen könnten, von anderen Seiten wurde die Beibehaltung der Fassung unter a mit der Modifikation em-

pfohlen, daß nach: „in Fahrt befinden" eingeschaltet werde: „oder treiben", um anzudeuten, daß der Artikel auch auf die befestigt gewesenen, aber losgerissenen Schiffe sich beziehe, und statt des Imperfectum das Präsens zu setzen.

Schließlich ward die Einschaltung der Worte „oder treiben" mit 6 gegen 5 Stimmen, die Wiederherstellung des Präsens mit 10 gegen 1 Stimme, im Uebrigen aber die Beibehaltung der Fassung unter a beschlossen.

CCCXLIII. Sitzung.

Hamburg, am 23. Mai 1859.

In der heutigen, von dem Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule geleiteten Sitzung brachte der Herr Referent den Antrag ein, im Hinblick auf den in der vorigen Sitzung gefaßten Beschluß über die Haftbarkeit des Rheders mit der Bruttofracht der betreffenden Reise die Bestimmungen der §§ 2, 7, 10, 13, 14 ꝛc. der Anlage zum 332. Protokolle, die nunmehr in der früher angenommenen Fassung nicht beibehalten werden könnten, so umzugestalten, wie dies in der Anlage zu diesem Protokolle formulirt ist.

Bei Diskussion der einzelnen Bestimmungen dieses Antrags wurde

§ 2

Abs. 1 mit dem Bemerken, daß sich das Pfandrecht am Schiff selbstverständlich auch auf das Zubehör desselben erstrecke, angenommen, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte.

Zu Abs. 2 wurde die Streichung beantragt, weil sein Inhalt selbstverständlich sei, und sich jedenfalls aus den Bestimmungen des § 7 ergebe, in der jetzigen Fassung aber auch zu allgemein sein würde, indem er die Verfolgbarkeit des Pfandrechts gegen Dritte ohne Unterschied des Grundes der Besitzveränderung anerkenne, also gleichviel, ob letztere durch Kauf oder Tausch, durch Legat oder Konfiskation u. dgl. erfolgt sei, während andererseits § 7 nur für Fälle der Veräußerung des Schiffs Bestimmungen

über Erlöschung des Pfandrechts aufstelle; weil Abs. 2 endlich, da er vor Abs. 3 seine Stelle gefunden habe, zu der gewiß nicht richtigen Ansicht Veranlassung geben könne, als solle er sich nur auf das Pfandrecht der Gläubiger am Schiff, aber nicht auf das an der Fracht beziehen, letzteres also keinesfalls gegen Dritte verfolgbar sein.

Für die Beibehaltung des Abs. 2 wurde hiegegen bemerkt: Abs. 2 müsse an und für sich allerdings auf alle Arten der Besitzveränderung Anwendung finden. Wenn man aber dafür halte, daß die Pfandrechte am Schiff außer den in § 7 angeführten Fällen noch auf die eine oder die andere Weise erlöschen müßten, z. B. durch Legat, Konfiskation u. dgl., so würden die geeigneten Anträge zu § 7 zu stellen sein. Zu einem argumentum e contrario rücksichtlich der Fracht berechtige die Bestimmung des Abs. 2 übrigens nicht, auch sei ein solches nicht mit Grund zu befürchten. Abs. 2 könne auch nicht ohne Weiteres auf das Pfandrecht der Schiffsgläubiger an der Fracht ausgedehnt werden; dem würde vielmehr die große Verschiedenheit der Civilgesetzgebungen über Verpfändung von Forderungen, ob eine ausdrückliche Cession erforderlich sei, um die Verfolgbarkeit des Pfandrechts zu gestatten, u. dgl. entgegen stehen. Die wahre Bedeutung des den Schiffsgläubigern an der Fracht zustehenden, nach Ziffer 4 der Anlage durch die Einziehung der Fracht erlöschenden Pfandrechtes sei die, daß es ein Separationsrecht im Fall des Konkurses gewähre. Ob und in wie fern es durch Cession von Frachtgeldern u. dgl. vereitelt werden könne, sei eine nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts der einzelnen Länder zu entscheidende Frage. Im Uebrigen ward auf die Diskussion in der 334. Sitzung (Protokoll S. 2867) Bezug genommen und schließlich die Streichung des Abs. 2 mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt.

Zum dritten Absatz stellte ein Mitglied den Antrag, entsprechend der für § 10 der Anlage zum 332. Protokolle genehmigten Fassung, und in der Erwägung, daß es sich um den Ausdruck desselben Gedankens handle, wie in § 10, daß im Gesetze aber für dieselbe Sache stets auch derselbe Ausdruck gebraucht werden sollte, statt: „derjenigen Reise, aus welcher seine Forderung entstanden ist" zu setzen: „der betreffenden Reise."

Auf diesen Vorschlag wurde jedoch entgegnet: er könne aus redaktionellen Gründen die Zustimmung der Versammlung nicht finden; im Uebrigen werde die Frage, ob unter Reise hier dasselbe zu verstehen sei, wie in dem allegirten § 10, erst bei Nummer 4 der Anlage zu entscheiden sein und könne eventuell jedes Mißverständniß durch eine geeignete Fassung des dort enthaltenen Vorschlags vermieden werden. Der in Rede stehende Vor-

schlag wurde hierauf zurückgezogen und Abs. 3 vorbehaltlich einer Prüfung seiner Redaktion angenommen.

Zum vierten Absatze brachte ein Herr Abgeordneter vor: Er habe die Beschlüsse der Versammlung zum Titel von der Bodmerei so aufgefaßt, als solle in der Verbodmung des Schiffs immer zugleich die Verbodmung der Fracht gleichsam als eines Accessorium des Schiffs enthalten sein, wenn letzteres auch nicht ausdrücklich im Vertrage angedeutet worden sei. Da nach der jetzigen Fassung des vierten Absatzes diese Auffassung nicht hinreichend gewahrt erscheine, werde eine entsprechende Aenderung der Redaktion beantragt.

In der Diskussion über diesen Antrag wurde von einigen Mitgliedern die Ansicht vertreten, daß die eben dargelegte Auffassung allerdings die richtige, aber durch die jetzige Fassung des Abs. 4 auch hinreichend gewahrt sei, weil die für das Pfandrecht der Schiffsgläubiger erlassenen Vorschriften allgemein, also auch in so weit, als sie dessen Umfang beträfen, auf das Pfandrecht des Bodmereigläubigers für anwendbar erklärt worden seien, und hienach die Voraussetzung des Satzes: „in so weit rücksichtlich seines Umfangs der Bodmereivertrag nicht ein Anderes bestimmt", nur dann als vorhanden angesehen werden könne, wenn ausdrücklich im Vertrage gesagt sei, daß sich die Bodmerei nur auf das Schiff und nicht auf die Fracht erstrecken solle.

Von anderen Seiten wurde geltend gemacht: Es sei bis jetzt weder entschieden, daß in der Verbodmung des Schiffs zugleich die Verbodmung der Fracht enthalten sein solle, noch habe der vierte Absatz die Bestimmung, diesen Satz auszudrücken. Die Berathung über die eben erwähnte, allerdings praktisch höchst belangreiche Frage sei vielmehr gesondert vorzunehmen; die betreffende Bestimmung werde ihre Stelle aber im Titel von der Bodmerei finden müssen. Um nun jeden Zweifel darüber auszuschließen, daß, vorbehaltlich der Beschlußfassung über diese Frage, für den Umfang des dem Bodmeristen zustehenden Pfandrechts lediglich der Bodmereivertrag maßgebend sei, werde beantragt, statt des Satzes: „in so weit rücksichtlich — — Anderes ergiebt", einen besonderen Zusatz des Inhalts zu machen, daß für den Umfang des Pfandrechts des Bodmereigläubigers der Bodmereivertrag maßgebend sei. Dieser Antrag wurde mit 8 gegen 3 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

Die Vorschläge unter Ziffer 2 und 3 der Anlage wurden ohne Beanstandung genehmigt.

Zu Ziffer 4 der Anlage wurde zunächst die Frage besprochen, was bei der Bestimmung, daß den Schiffsgläubigern die Bruttofracht der betreffenden Reise haften solle, unter „Reise" zu verstehen sei, und hiezu von Seiten

des Herrn Referenten der Antrag gestellt, der Auffassung in Ziffer 4, Abs. 2 der Anlage entsprechend, hier dieselbe Definition für maßgebend zu erklären, welche über den Begriff der Reise rücksichtlich der Priorität der Schiffsschulden unter einander aufgestellt worden sei, und dies nöthigenfalls durch einen besonderen Satz auszudrücken, falls die Fassung des Abs. 2 nicht für genügend befunden werden sollte, da die Erwägungen, welche zur Annahme dieser Definition Veranlassung gegeben hätten, im vorliegenden Falle in erhöhtem Maße vorhanden seien, und nur der Umstand Bedenken erregen könnte, daß nach diesem Vorschlage zu Gunsten des Schiffers und der Schiffsmannschaft auch in dem vorliegenden Falle unter „Reise" die ganze Heuerreise zu verstehen sein würde, obwohl andererseits für die unveränderte Beibehaltung auch dieses Theils der Definition die Billigkeit und das Bedürfniß spreche, die korrespondirenden Bestimmungen des Gesetzes thunlichst gleichförmig einzurichten. Der Herr Referent gab sodann noch anheim, die oben proponirte Begriffsbestimmung zu § 2 der Anlage zum 332. Protokolle neben die Vorschrift, daß den Schiffsgläubigern die Bruttofracht der betreffenden Reise haften solle, zu versetzen, falls dies für angemessen befunden werden sollte.

Dieser Vorschlag wurde nach kurzer Diskussion durch Stimmenmehrheit angenommen. Von einem Herrn Abgeordneten war im Laufe der Debatte noch folgende Bemerkung gemacht worden. Durch die Annahme der eben besprochenen Begriffsbestimmung könne es kommen, daß die vorhandenen Schiffsgläubiger nicht an die ganze, auf einem und demselben Frachtvertrage beruhende Fracht Anspruch hätten, obwohl ihre Forderungen alle von den durch diesen Frachtvertrag bedingten Unternehmungen herrührten, sondern bald nur an diesen, bald an jenen Theil dieser Fracht sich halten könnten, z. B. wenn in einem mehrere Reisen im Sinne der eben angenommenen Begriffsbestimmung umfassenden Frachtvertrage die Fracht für alle diese Reisen in einer gemeinschaftlichen Summe festgesetzt worden sei. Die Richtigkeit dieser Bemerkung ward von verschiedenen Seiten anerkannt.

Hierauf wurde zur Diskussion der einzelnen Absätze der Ziffer 4 übergegangen und zu

Abs. 1 dessen Streichung beantragt, dieser Antrag jedoch nicht weiter verfolgt, da er ohne Unterstützung blieb, die Beibehaltung dieses Absatzes vielmehr deshalb allgemein für erforderlich gehalten wurde, damit man rücksichtlich der Ansprüche der Schiffsgläubiger an die Fracht in Einklang mit den Bestimmungen über die rechtlich gleichgearteten Ansprüche der Schiffsgläubiger an das noch ausstehende und schon erhobene Kaufgeld des Schiffs bleibe.

Abs. 2 wurde gleichfalls vorbehaltlich einer Revision der Allegate ohne Beanstandung angenommen.

Zu Abs. 3 beantragte ein Mitglied, im Eingange des Artikels statt: „Hat der Rheder die Fracht eingezogen“ zu setzen: „Hat der Rheder oder der Schiffer die Fracht eingezogen“, da die in Abs. 3 statuirte persönliche Haftbarkeit den Rheder auch dann treffen müsse, wenn der Schiffer die Fracht eingehoben habe, die Gelder aber nicht mehr in seinen Händen seien, und somit das Pfandobjekt des Gläubigers durch den Vertreter des Rheders vernichtet worden sei.

Gegen diesen Antrag wurde jedoch eingewendet: Es verstehe sich von selbst, daß der Ausdruck: „eingezogen“ nicht wörtlich dahin zu verstehen sei, daß der Rheder die Frachtgelder nothwendig an sich genommen haben müsse, sondern hierunter auch die Verwendung der Fracht im Interesse des Rheders, die Zahlung an Gläubiger desselben u. dgl. zu verstehen sei. Habe der Schiffer die Fracht im Interesse des Rheders verwendet, so bedürfe es demnach einer weiteren schützenden Bestimmung für die Schiffsgläubiger nicht. Noch weiter zu gehen, und den Rheder selbst dann persönlich für haftbar zu erklären, wenn der Schiffer die Fracht eingehoben habe, aber nichts davon an den Rheder gelangt sei, würde mit dem Prinzip der beschränkten Haftbarkeit des Rheders mit dem der See anvertrauten Vermögen in direktem Widerspruch stehen. Bei der Abstimmung wurde der Antrag, im Eingang des Abs. 3 zu setzen: „Hat der Rheder oder der Schiffer die Fracht eingezogen“, mit 10 gegen 1 Stimme abgelehnt.

Von anderer Seite wurde der dritte Absatz deshalb beanstandet, weil nach ihm nur diejenigen Schiffsgläubiger einen Anspruch an die Bruttofracht der betreffenden Reise haben würden, deren Forderungen schon vor Erhebung der Fracht entstanden seien, während es doch an genügenden Gründen für eine derartige Unterscheidung fehlen und eine solche Bestimmung auch der bisherigen Auffassung der Versammlung widersprechen würde. Die Richtigkeit der eben dargelegten Interpretation ergebe sich daraus, daß der in Rede stehende persönliche Anspruch nur denjenigen Schiffsgläubigern beigelegt werden solle, denen ein Pfandrecht an der Fracht zustand, ein dingliches Recht aber nur an den noch ausstehenden oder doch in Händen des Schiffers befindlichen Frachtgeldern anerkannt worden sei, welches darum den nach Einziehung der Fracht durch den Rheder entstandenen Forderungen niemals zugestanden haben könne. Bei dieser Sachlage würde somit oftmals gar kein Schiffsgläubiger die Fracht in Anspruch nehmen können, wenn dieselbe beim Antritt der Reise vorschußweise an

den Rheder bezahlt worden sei, was namentlich bei Passagierschiffen höchst bedenklich sei.

In der Diskussion hierüber wurde zwar von einer Seite die Meinung vertreten, daß die jetzige Fassung des Absatzes 3 in dem eben dargelegten Sinne beizubehalten sei, weil es als eine Unbilligkeit gegenüber dem Rheder erscheinen würde, wenn er die erhobenen Frachtvorschüsse wieder zur Bezahlung der nachher entstandenen Schiffsschulden, wie z. B. zur Deckung von Ansprüchen aus einer nachher stattgehabten Uebersegelung, herausgeben müßte, obschon er sie vielleicht bereits zum Besten des Schiffs verwendet habe. Die Mehrzahl der Herren Abgeordneten hielt jedoch dafür, daß nichts darauf ankommen könne, ob eine Schiffsschuld vor oder nach Einziehung der Fracht entstanden sei, wenn sie nur von der betreffenden Reise herrühre, daß demgemäß der Satz: „welchen das Pfandrecht daran zustand" zu ändern sei. Zur Berichtigung der Redaktion dieses Satzes wurden verschiedene Vorschläge gemacht, so wurde namentlich empfohlen, statt: „zustand" zu setzen: „zustehen würde" oder: „welchen das Pfandrecht an der Fracht durch Einziehung derselben entgeht" ꝛc. ꝛc. Die Wahl einer entsprechenden Fassung würde jedoch schließlich der Redaktionscommission anheimgegeben, und durch Stimmenmehrheit genehmigt, daß der fragliche persönliche Anspruch nicht allein den vor Einziehung der Fracht, sondern auch den nachher entstandenen, von der betreffenden Reise herrührenden Schiffsgläubigern zustehen solle. Im Uebrigen ward der dritte Absatz salv. red. angenommen.

Zum vierten Absatze beantragte ein Mitglied die Streichung, weil es an genügenden Gründen für eine solche Bestimmung fehle. Dieser Antrag blieb indeß ohne Unterstützung und ward nicht weiter verfolgt, da sich namentlich die kaufmännischen Herren Abgeordneten für dessen Beibehaltung aussprachen und insbesondere hervorgehoben ward: es spreche für diesen Absatz nicht allein die Analogie der großen Haverei, bei welcher nach unbestrittenem Handelsgebrauch von jeher eine entsprechende Summe für die Fracht der eigenen Güter des Rheders als ersatzpflichtig und als Ersatzposten in Ansatz gebracht worden sei, sondern auch die Erwägung, daß die Güter des Rheders durch den Transport um die Höhe der Fracht an Werth zunahmen, es somit der Billigkeit entspreche, daß der Rheder mit dieser Werthserhöhung seiner Waaren den Schiffsgläubigern haftbar sei. Abs. 4 wurde demnach gleichfalls angenommen.

Die Vorschläge unter 5 und 6 der Anlage wurden ohne Beanstandung genehmigt.

Hierauf wurden die Protokolle der CCCXXXIII. Sitzung vom 5. Mai, der CCCXXXIV. Sitzung vom 7. Mai, der CCCXXXV. Sitzung vom 9. Mai, der CCCXXXVI. Sitzung vom 10. Mai und der CCCXXXVII. Sitzung vom 12. Mai 1859 verlesen und genehmigt.

Anlage.

Anträge.

1. Statt § 2 der Anlage zum 332. Protokolle:

Den Schiffsgläubigern, abgesehen von dem Bodmereigläubiger, steht ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiffe zu.

Das Pfandrecht ist gegen dritte Besitzer verfolgbar.

Jeder Schiffsgläubiger hat außerdem ein gesetzliches Pfandrecht an der Bruttofracht, einschließlich der Ueberfahrtsgelder derjenigen Reise, aus welcher seine Forderung entstanden ist.

Auf das dem Bodmereigläubiger in Gemäßheit des Art. . . (Art. 534 des preuß. Entwurfs) zustehende Pfandrecht finden, in so weit rücksichtlich seines Umfangs der Bodmereivertrag nicht ein Anderes ergiebt, dieselben Vorschriften Anwendung, welche für das gesetzliche Pfandrecht der übrigen Schiffsgläubiger gelten.

2. In § 7 der oben erwähnten Anlage ist in der zweiten Zeile das in der Redaktionssitzung vom 16. Mai eingefügte Allegat des § 2 Abs. 2 zu streichen.

3. § 10 ist dahin zu ändern:

In Ansehung des Schiffs gehen die eine spätere Reise betreffenden Forderungen denjenigen vor, welche eine frühere Reise betreffen.

4. Statt § 13:

Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger an der Fracht (§ 2) ist nur so lange wirksam, als die Fracht noch aussteht, oder die Gelder in den Händen des Schiffers sind.

Auch auf dieses Pfandrecht finden die in den §§ 10—13 über die Rangordnung enthaltenen Bestimmungen Anwendung.

Hat der Rheder die Fracht eingezogen, so haftet er den Schiffsgläubigern, welchen das Pfandrecht daran zustand, in Höhe derselben persönlich, und zwar einem jeden in Höhe desjenigen Betrags, welcher für denselben bei Vertheilung nach der gesetzlichen Rangordnung sich ergiebt.

Dieselbe persönliche Verhaftung des Rheders tritt ein in Ansehung der am Abladungsorte zur Zeit der Abladung üblichen Fracht für die Güter, welche für Rechnung des Rheders abgeladen sind.

5. Statt § 14:

Der Rheder, welcher die Fracht zur Befriedigung eines oder mehrerer berechtigten Gläubiger verwendet hat, ist jedoch den Gläubigern, welchen der Vorzug gebührt hätte, nur in so weit verantwortlich, als erwiesen wird, daß er dieselben wissentlich verkürzt hat.

6. § 14 a:

Ist in dem Falle des § 7 No. 2 das Kaufgeld von dem Rheder eingezogen, so haftet er in Höhe desselben sämmtlichen Schiffsgläubigern nach Maßgabe der §§ 13 und 14 persönlich.

CCCXLIV. Sitzung.

Hamburg, am 24. Mai 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute zunächst die in der vorigen Sitzung berührte, aber daselbst vorbehaltene Frage der Berathung unterstellt, ob in der Verbodmung des Schiffs an und für sich, selbst ohne eine entsprechende Bestimmung im Bodmereivertrag, die Verbodmung der Fracht enthalten sein solle.

Zur Einleitung der Diskussion bemerkte der Herr Referent Folgendes: Im preuß. Entwurf habe diese Frage ihre Erledigung in dem Sinne, daß die Fracht als mitverbodmet anzusehen sei, durch die Bestimmung gefunden, daß die Frachtgelder der bereits angetretenen Reise als Zubehör des Schiffs zu betrachten seien (vgl. Art. 391 des preuß. Entwurfs); da diese Bestimmung nicht angenommen, die vorliegende Frage somit noch unentschieden, und wegen der möglicher Weise hierüber entstehenden Streitigkeiten von großer praktischer Bedeutung sei, werde es einer ausdrücklichen

Entscheidung derselben im Gesetze bedürfen, wenn auch vielleicht wenig darauf ankomme, wie dieselbe entschieden werde, da es sich im Grunde nur darum handle, ob die Parteien, wenn sie eine Mitverbodmung der Fracht beabsichtigten, dies ausdrücklich sagen müßten oder nicht. Die Gesetzgebungen und Autoren seien (wie in einer eingehenden Vergleichung derselben zu zeigen versucht wurde) sehr verschiedenen Auffassungen gefolgt. Es sei wohl Gewicht darauf gelegt worden, ob die Verbodmung der Fracht ohne Mitverbodmung des Schiffs überhaupt statthaft sei, und bei Bejahung dieser Frage angenommen worden, daß die Verbodmung des Schiffs ohne Erwähnung der Fracht auch nur auf das Schiff zu beziehen sei. Wenn man dieser Auffassung, gegen deren Richtigkeit sich wenig erinnern lasse, folge, so werde also, da die alleinige Verbodmung der Fracht von der Versammlung für zulässig erklärt worden sei, vorgeschrieben werden müssen, daß die Verbodmung des Schiffs ohne Erwähnung der Fracht die der letzteren noch nicht enthalte. Der Grund, welcher sich gegen eine solche Vorschrift anführen lasse, nämlich die Konsequenz des Umstands, daß das Pfandrecht der Schiffsgläubiger Schiff und Fracht umfasse, erscheine nicht erheblich genug, eine andere Entscheidung zu treffen, weil ja bestimmt sei, daß der Umfang des Pfandrechtes des Bodmereigläubigers ausschließlich nach dem Inhalt des Bodmereivertrages sich richte. Die Vorschrift selbst werde übrigens bei den an Stelle der Art. 534 und 550 des preuß. Entwurfs beschlossenen Bestimmungen aufzunehmen sein.

In der Diskussion wurde auch von der Mehrzahl der Herren Abgeordneten die Ansicht vertreten, daß die Verbodmung des Schiffs die Verbodmung der Fracht an und für sich nicht enthalte, und hiefür angeführt: Innere Gründe für eine gegentheilige Bestimmung seien eben so wenig vorhanden, als für die hier befürwortete, die Entscheidung der Frage werde also hauptsächlich auf praktischen Erwägungen beruhen müssen. In dieser Beziehung komme aber in Betracht, daß man sowohl in den nördlichen als in den südlichen Seeplätzen Deutschlands bisher nicht gewöhnt sei, die Verbodmung des Schiffs mit auf die Fracht zu beziehen, und daß die bisherige Ansicht der Praxis auch sehr vortheilhaft für den Rheder sei, indem der Schiffer, namentlich im Falle er nur eine geringere Summe bedürfe, und diese leicht auf das Schiff allein erhalten könne, bei Verbodmung des Schiffs allein die Freiheit behalte, über die Fracht anderweitig zu verfügen, oder vielleicht durch freiwillige Mitverbodmung der Fracht günstigere Bedingungen zu erlangen im Stande sei, als der Fall wäre, wenn der Bodmerist schon von Rechtswegen durch Verbodmung des Schiffs auch auf die Fracht Anspruch hätte, indem endlich bei Ankunft des Schiffs die Löschung ungestört vor sich gehen könne, während dies nicht immer der Fall sei, wenn

der Bodmerist auch an die von der Ladung zu entrichtende Fracht sich halten dürfe.

Gegen die eben befürwortete Ansicht wurde noch bemerkt: sie führe mitunter zu ungeeigneten praktischen Resultaten, wie z. B. wenn ein Gläubiger, dessen Forderung zu den Schiffsschulden gehöre, und welcher somit einen Anspruch auf Schiff und Fracht habe, sich nachträglich einen Bodmereibrief zeichnen lasse, weil er dadurch zwar vielleicht an Priorität gewinnen, aber den früher begründeten Anspruch an die Fracht verlieren würde. Dieser Grund wurde mit der Bemerkung bekämpft, daß der Gläubiger, welcher einen Bodmereibrief nur über das Schiff sich ertheilen lasse, die daran sich knüpfenden gesetzlichen Folgen sich selbst beizumessen habe.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde hierauf beantragt, zugleich die weitere Frage zu entscheiden, ob die Fracht auch nicht in dem Falle von selbst als mitverbodmet anzusehen sei, wenn Schiff und Ladung verbodmet worden. Es wurde nämlich bemerkt, im Interesse der Fortsetzung der Reise Schiff und Ladung ausschließlich der Fracht zu verbodmen, sei dem Schiffer nach Inhalt der zu Art. 534 und 550 des preuß. Entwurfs angenommenen Bestimmungen nicht gestattet; er müsse vielmehr, um die Ladung verbodmen zu können, Schiff und Fracht mit verpfänden. Für den Fall, daß der Schiffer diesem Verbote zuwiderhandle, müsse nun ausdrücklich im Gesetze entschieden werden, ob die Verbodmung überhaupt, oder nur in Ansehung der Ladung ungültig sein, oder ob die Fracht als mitverbodmet angesehen werden solle. Wenn man im Auge behalte, daß die Parteien doch unzweifelhaft den Abschluß eines Vertrags beabsichtigt hätten, der nach dem Gesetze zu Recht bestehen könne, werde es sich empfehlen, der zuletzt genannten Alternative Folge zu geben. Ein anderes Mitglied hielt dafür, daß diese Art der Entscheidung schon aus dem faktischen Grunde unvermeidlich sei, weil die Fracht bei einer Verbodmung der Ladung in der Regel vor Befriedigung des Bodmereigläubigers gar nicht flüssig gemacht werden könne, und im Falle des Verkaufs der Ladung behufs Befriedigung des Bodmeristen ohnehin dem Rheder verloren gehe. Denn der Schiffer dürfe vor Befriedigung und Sicherstellung des Bodmeristen die Ladung nicht ausliefern, und überdies werde der Letztere erforderlichenfalls die Ladung anzuhalten nicht unterlassen. Ohne Auslieferung der Ladung werde aber von Niemand Fracht gezahlt. Würden die Güter zum Verkaufe gebracht, so gehe die Fracht aber nicht allein für den Rheder verloren, sondern sie komme sogar dem Bodmeristen auch ohne Verbodmung zu Gute, weil die Güter um den Betrag der Fracht mehr als vor Ausführung des Transports werth seien.

Ein Herr Abgeordneter machte hiernächst geltend, daß, falls auf den eben eingebrachten Antrag eingegangen würde, konsequent auch die weitere Frage entschieden werden müsse, ob, wenn der Schiffer dem oben berührten Verbote zuwider die Ladung allein verbodmet habe, die Verbodmung als ungültig, oder Schiff und Fracht als mitverbodmet anzusehen sei, und zwar werde diese Frage in derselben Weise entschieden werden müssen, wie die erstere.

Die Richtigkeit dieser Auffassung ward jedoch von mehreren Seiten bestritten, weil die Verhältnisse in beiden Fällen sehr verschieden seien, und man wohl in dem ersterwähnten Fall mit Rücksicht auf die besprochenen faktischen Verhältnisse sagen könne, in der Nichterwähnung der Fracht liege eine Omission einer übrigens beabsichtigten Bestimmung, aber nicht ebenso im zweiten Falle; die Ungültigkeit der Bodmerei in diesem Falle ergebe sich vielmehr, wenn man nicht ein ganz anderes Geschäft, als das abgeschlossene fingiren wolle, von selbst daraus, daß dem Schiffer die Befugniß zur Verbodmung der Ladung allein, abgesehen von den Fällen, in denen dies ausschließlich im Interesse der Ladung geschehe, abgesprochen worden sei.

Der zuletzt besprochene Antrag wurde hierauf, da er ohne Unterstützung blieb, zurückgezogen und mit 10 gegen 1 Stimme entschieden, daß in der Verbodmung des Schiffs die Verbodmung der Fracht an und für sich nicht enthalten sei, und mit Stimmeneinhelligkeit hinzuzufügen beschlossen, daß bei Verbodmung von Schiff und Ladung auch die Fracht als mitverbodmet betrachtet werden solle.

Hierauf ging die Versammlung zur Berathung des

XII. Titels: „Von der Verjährung,"

über, zu deren Einleitung der Herr Referent Folgendes bemerkte: Die Einführung kurzer Verjährungsfristen sei nothwendig, weil die aus dem Seeverkehr entspringenden Forderungen nach Verlauf einiger Zeit der Prüfung und Kontrole sich entzögen, weil nur ihre schleunige Abwickelung den ordnungsmäßigen und sicheren Betrieb der Rhederei und des Seehandels ermögliche und weil eine große Zahl jener Forderungen dingliche Rechte gewähre, welche den Verkehr zu gefährden drohten, wenn sie zu lange bestehen blieben. Bei den hienach zu erlassenden Verjährungsvorschriften sei dreierlei zu beachten. Es seien zunächst die Forderungen zu ermitteln, welche der kurzen Verjährung zu unterwerfen seien. Sodann sei bei jeder einzelnen die Verjährungsfrist und endlich auch der Beginn dieser Frist zu bestimmen. Der preuß. Entwurf zähle im Art. 689 die betreffenden Forderungen auf und füge in dem folgenden Artikel nur einige

wenige, welche besondere Vorschriften zu erheischen schienen, hinzu. Das in dem Art. 689 enthaltene Verzeichniß könne aber nicht mehr als vollständig gelten. Nachdem die Versammlung noch in Bezug auf mehrere andere Forderungen bestimmt habe, daß mit denselben ein gesetzliches Pfandrecht verbunden sein solle, so seien auch diese Forderungen und insbesondere also alle in dem Entwurfe fehlenden Forderungen aufzunehmen, welche nach den früheren Beschlüssen die Rechte eines Schiffsgläubigers gewährten. Bei der Bestimmung der Verjährungsfristen könne das Gesetz mit einer gewissen Willkühr verfahren, indeß erscheine es doch rathsam, damit dasselbe nicht zu verwickelt werde, eine und dieselbe Frist möglichst festzuhalten. Der Entwurf proponire als Regel die einjährige Frist, welche auch für die meisten Fälle als eine angemessene erscheine. Bestimmungen über den Beginn der Verjährungsfristen könnten als entbehrlich erscheinen. Denn die Vorschriften des bürgerlichen Rechts würden wohl genügen, in jedem einzelnen Fall den fraglichen Zeitpunkt zu ermitteln. Indeß sei es doch bedenklich, sich hiebei zu beruhigen, weil einestheils erhebliche, die Einheit des Rechts gefährdende Kontroversen zu entstehen drohten, und weil andererseits die Anwendbarkeit der Grundsätze des bürgerlichen Rechts bald zu weit führen, bald die Vereitelung des Zwecks zur Folge haben könnte. Es werde beantragt: Die im Art. 689 aufgeführten Forderungen nach der Nummerfolge zu prüfen und bei jeder einzelnen über die Frist und deren Beginn zu entscheiden und sodann zu beschließen, welche Forderungen noch hinzuzufügen seien.

Sodann wurde

Art. 689

des preuß. Entwurfs der Diskussion unterstellt und dem eben erwähnten Antrag entsprechend beschlossen, vorerst die darin enthaltenen Bestimmungen zu erledigen und die Frage, ob noch für andere, als die darin aufgezählten Forderungen eine Verjährungsfrist zu statuiren sei, bis nach Erledigung des Artikels vorzubehalten.

Zu Ziffer 1 wurde hierauf dem Vorschlage des Herrn Referenten entsprechend nach den Worten: „des Schiffers und der Schiffsmannschaft", „und der übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen" einzuschalten beschlossen, da auch für die Forderungen der Maschinisten, Feuerleute, Aufwärter u. dgl., welchen im Allgemeinen dieselben Rechte, wie der Schiffsmannschaft, beigelegt seien, und die namentlich auch zu den Schiffsgläubigern gehörten, die Bestimmung der Ziffer 1 Geltung haben müsse.

Rücksichtlich des Beginns der Verjährung wurde für die Bestimmung des Entwurfs (vgl. den letzten Absatz des Artikels), wonach der Zeitpunkt

der Entlassung der entscheidende sein solle, geltend gemacht: Viele Gesetzgebungen hätten das Ende der Reise, d. i. der Heuerreise, als den entscheidenden Moment erklärt; diese Bestimmung sei aber bei den auf solchen Schiffen, welche die Verbindung zwischen bestimmten Plätzen durch regelmäßige Fahrten unterhielten, dauernd angestellten Personen nicht durchführbar. Die gemeinrechtliche Bestimmung aber, daß die Verjährung von dem Augenblicke an beginne, wo actio nata sei, oder die, daß mit der Fälligkeit die Verjährung ihren Anfang nehme, könne wegen derjenigen Landesgesetze nicht für richtig gehalten werden, welche die Bestimmung enthielten, daß die Mannschaft bei Antritt oder nach einer gewissen Dauer der Reise einen Theil der Heuer zu fordern berechtigt sei, und wegen derjenigen Verträge, in welchen ähnliche Bestimmungen enthalten seien, weil sonst die Verjährung zu laufen anfangen würde, obschon die vielleicht im Auslande befindliche Mannschaft nicht klagen könne oder dürfe, und es auch nicht wünschenswerth sei, daß sie durch die Bestimmung über die Verjährung gleichsam genöthigt würde, von ihrer Befugniß, unterwegs Abschlagszahlungen zu verlangen, Gebrauch zu machen. Unter diesen Umständen erübrige nichts, als mit dem Entwurfe den Augenblick der Entlassung als den entscheidenden anzusehen, wiewohl sich nicht verkennen lasse, daß diese Bestimmung in denjenigen Fällen zu einer großen Anhäufung der Schiffsschulden führen könne, wenn Schiffer und Mannschaft dauernd angestellt seien und lange Zeit hindurch im Dienst blieben.

Ein Mitglied schlug vor, um den zuletzt erwähnten Uebelstand zu heben, und in der Erwägung, daß eine Anstellung auf längere Zeit in der Regel nur beim Schiffer vorkomme, die übrige Mannschaft aber regelmäßig in kürzeren Terminen abgelohnt und entlassen werde, für Schiffer und Mannschaft die Verjährung beginnen zu lassen, wenn eine Abmusterung der letzteren stattgehabt.

Ein anderer Herr Abgeordneter bemerkte: Der Vorschlag, den Augenblick der Entlassung als den maßgebenden anzusehen, sei in den Fällen, in welchen der Schiffer auf längere Zeit angestellt sei, um deswillen bedenklich, weil die Heuer solcher Schiffer in regelmäßig wiederkehrenden Raten entrichtet werden müsse, und für solche Fälle in einzelnen Gesetzgebungen Bestimmungen über Verjährung getroffen seien, in deren Folge die Heuerraten früher, als nach Seerecht erlöschen würden, so daß also durch das letztere die bisher schon bestehenden Verjährungsfristen dem praktischen Bedürfnisse entgegen eine Erweiterung erfahren würden. Es werde deshalb beantragt, eine Fassung zu wählen, welche hinsichtlich der

Landesgesetze, in denen noch kürzere Fristen vorgeschrieben seien, einen Vorbehalt mache.

Von einer anderen Seite wurde empfohlen, die Frage, von welchem Augenblicke die seerechtliche Verjährung zu laufen anfange, prinzipiell für alle in dieser Beziehung hier in Betracht kommenden Forderungen zu erledigen und zu diesem Behufe zu beschließen, daß die seerechtliche Verjährung von dem Augenblicke an beginne, wo der Forderungsberechtigte klagen könne und dürfe.

Dieser Vorschlag wurde jedoch von der Versammlung zunächst nur rücksichtlich der Ziffer 1 des Art. 689 in Betracht gezogen und hiebei auf den Einwand, daß nicht ersichtlich sei, was der Ausdruck: „klagen kann“ bedeuten solle, ob nur die juristische Möglichkeit der Klagestellung oder auch die physische, ob er sich nur auf die Klagestellung durch Schiffer und Mannschaft in eigener Person oder auch auf die Möglichkeit, durch einen Bevollmächtigten zu klagen u. dgl., beziehen solle, entgegnet: Der Ausdruck: „klagen kann und darf“ solle sich sowohl auf die juristische Möglichkeit der Klagestellung (die Klagbarkeit des Anspruchs), als auch auf die faktische Möglichkeit der Verfolgung der Klage durch den Gläubiger in eigener Person beziehen, eine Möglichkeit, welche z. B. dann nicht vorhanden sei, wenn sich der Schiffer und die Mannschaft noch auf der Reise befinde u. dgl. Der Ausdruck: „klagen darf“ solle sich auch auf die Bestimmung beziehen, daß der Schiffsmann im Auslande den Schiffer nicht vor Gericht belangen dürfe. Hiegegen wurde jedoch von anderer Seite wieder bemerkt: Durch die vorgeschlagene Rücksichtnahme auf die physische Möglichkeit der Klagestellung würden nicht selten verwickelte Untersuchungen darüber erforderlich werden, zu welcher Zeit die Mannschaft zu Hause hätte anlangen können u. dgl.; dadurch gehe aber alle Sicherheit der Berechnung verloren, auf welche es bei Bestimmungen über die Verjährung von Forderungen vor Allem ankomme. Auf den weiteren Einwand, daß diese Bestimmung gleichfalls gegenüber denjenigen Landesgesetzgebungen bedenklich erscheine, in denen der Mannschaft das Recht beigelegt sei, nach Ablauf einer gewissen Dauer der Reise einen aliquoten Theil der verdienten Heuer zu fordern, da man möglicher Weise die Befugniß, den Landeskonsul um Vermittelung anzugehen, als Befugniß zur Klagestellung, und den Ablauf eines solchen Zeitraums als Anfangspunkt der Verjährung anzusehen versucht sein könnte, ward geltend gemacht: Ein Anspruch auf Zahlungen dieser Art könne nicht als ein Verfallen von Forderungen betrachtet werden, das zur Klagestellung berechtige; dergleichen Zahlungen würden nicht zur

Lösung des Rechtsverhältnisses, sondern als Vorschüsse oder Abschlagszahlungen geleistet, und könnten auf die Verjährung der kontraktlichen Forderung keinen Einfluß haben. Eventuell stehe nichts im Wege, ausdrücklich beizufügen, daß die Bestimmung über den Beginn der Verjährung auf dergleichen Ansprüche auf Vorschuß- oder Abschlagszahlungen keine Anwendung leide, beziehungsweise daß letztere als klagbare Forderungen im Sinne dieses Artikels nicht anzusehen seien.

Ein Herr Abgeordneter schlug vor, die eben besprochene prinzipielle Entscheidung zwar anzunehmen, jedoch beizufügen, daß regelmäßig als der Augenblick, in welchem Schiffer und Mannschaft klagen könne, die Dienstentlassung, beziehungsweise die Beendigung des Dienstes anzusehen sei, und demzufolge die Bestimmung anzunehmen, daß die Verjährung der Heueransprüche vom Augenblick der Beendigung des Dienstes oder von dem Tage an beginne, an welchem schon früher geklagt werden konnte oder durfte.

Außerdem wurden noch mehrere andere Vorschläge eingebracht, die jedoch ohne Unterstützung blieben und darum nicht weiter verfolgt wurden.

Bei der Abstimmung wurde zunächst der Antrag, zu bestimmen, daß die Verjährung an dem Tage beginne, an welchem der Forderungsberechtigte klagen könne und dürfe, zunächst für Ziffer 1 des Art. 689 und vorbehaltlich der Abstimmung über den zuletzt eingebrachten Vorschlag mit 6 gegen 5 Stimmen zum Beschlusse erhoben, und mit Stimmeneinhelligkeit beizufügen beschlossen, daß sich diese Bestimmung auf das Recht, Vorschuß- und Abschlagszahlungen zu begehren, nicht erstrecke. Schließlich wurde jedoch mit 7 gegen 4 Stimmen die Vorschrift angenommen, daß die Verjährung im Falle der Ziffer 1 mit der Beendigung des Dienstes, oder an dem Tage beginne, an welchem der Forderungsberechtigte schon früher klagen konnte und durfte.

Die Dauer der Verjährungsfrist von einem Jahre ward einhellig genehmigt.

Zu Ziffer 2 wurde ein Antrag auf Streichung der Worte: „des Schiffers oder Rheders" genehmigt, da noch andere Personen als die eben genannten in Ansehung der Fracht und Ueberfahrtsgelder forderungsberechtigt sein könnten. Dabei wurde anerkannt, daß in den Ansprüchen auf Fracht und Ueberfahrtsgelder zugleich die Regreßklagen gegen den Befrachter wegen der Fracht 2c. begriffen seien.

Die Dauer der Verjährungszeit von einem Jahre wurde auch rücksichtlich der Ziffer 2 einhellig genehmigt, und nach kurzer Diskussion mit 10 gegen 1 Stimme entschieden, daß dem preuß. Entwurfe entsprechend der

Zeitpunkt der Fälligkeit der Forderungen den Anfangstermin der Verjährung bilden solle.

Zu Ziffer 3 wurden zunächst die Worte: „der Ladungseigenthümer“ gestrichen, da nicht allein die Eigner der Ladung, sondern auch der Ablader ꝛc. in Betreff der fraglichen Forderungen berechtigt sein könnten.

Hierauf wurde von Seiten des Herrn Referenten im Hinblick auf die entsprechende Bestimmung im Titel vom Spediteur (Entwurf aus zweiter Lesung Art. 363) folgende Fassung für Ziffer 3 empfohlen:

„Die Forderungen wegen Verlusts, Verminderung, Beschädigung,
„Verderbs oder verspäteter Ablieferung von Gütern und Reiseeffekten.“

Der Herr Referent fügte erläuternd hinzu: Unter dem Verlust der Güter sei auch der Verkauf derselben im Nothhafen zu verstehen, denn die im Nothhafen verkauften Güter seien bisher stets als verlorene angesehen und bezeichnet worden (vgl. die Beschlüsse zu Art. 500, 501, 553 und flgd. des preuß. Entwurfs); es stehe jedoch nichts im Wege, derselben größerer Deutlichkeit halber ausdrücklich Erwähnung zu thun.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde hierauf ein Bedenken darüber erhoben, daß Ziffer 3 sich auch auf die im Nothhafen verkauften Güter erstrecken solle, und bemerkt: Ein solcher Verkauf habe entweder im gemeinschaftlichen Interesse von Schiff und Ladung oder lediglich im Interesse des Schiffs statt. Im ersten Falle werde in der Regel eine große Haverei vorhanden sein, und dann könne der Anspruch auf Ersatz der verkauften Güter keiner anderen Verjährung als die übrigen aus der großen Haverei herrührenden Forderungen unterliegen. In so weit gehöre die betreffende Bestimmung also unter Ziffer 5. Wenn der Verkauf der Güter aber lediglich im Interesse des Schiffes geschehen sei, scheine es an einem genügenden Grunde für Statuirung einer kürzeren, als der gewöhnlichen Verjährungsfrist des bürgerlichen Rechts zu fehlen. Ein solcher Grund möge bei anderweitig verlorenen Gütern ꝛc. vorhanden sein, da es allerdings nicht angemessen erscheine, wenn der Rheder noch nach Jahren wegen abhanden gekommener Güter, über deren Verschwinden ihm vielleicht gar nichts bekannt und auch jetzt keine Nachforschung mehr möglich sei, Rede und Antwort geben müßte. Bei den im Nothhafen verkauften Gütern wisse der Rheder aber recht wohl auch später noch Auskunft zu geben; es sei vielleicht aus der Ladung etwas bestritten worden, was aus der Fracht hätte bestritten werden sollen. Wenn er dessenungeachtet den entsprechenden Betrag der Fracht, gestützt auf die Verjährung, an sich behalten wollte, würde hierin gewiß ein dolus liegen, den man im Gesetze nicht füglich

unterstützen könne. Eventuell würde erst bei Ziffer 4 der rechte Ort sein, um über die Ansprüche aus dem Verkauf der Güter zu entscheiden.

Hierauf wurde entgegnet: Der Rheder werde sich in dem eben angegebenen Falle keineswegs immer in dolo befinden; das hieraus abgeleitete Argument treffe also wenigstens nicht allgemein zu. Aber, abgesehen hievon, sei es auch von großem praktischem Interesse, daß Ansprüche der hier in Rede stehenden Art eine schnelle Erledigung fänden, und zwar nicht allein wegen des Gläubigers und Rheders, da es sich keineswegs um diese allein handle, sondern weit mehr noch wegen der übrigen Gläubiger des Rheders. Damit sich nicht aus älteren Zeiten eine allzu große Summe privilegirter Schiffsschulden häufe, sei auch hier die Statuirung einer kurzen Verjährungsfrist erforderlich. Man möge nicht einwenden, daß die zuletzt genannte Erwägung nur die Erlöschung des Pfandrechts am Schiff, aber keineswegs der ganzen Forderung rechtfertigen könne, denn diese Erwägung würde bei den meisten Forderungen zutreffen, für welche eine seerechtliche Verjährung statuirt werde.

In Betreff des Beginns der Verjährung wurde zu Gunsten des Entwurfs hervorgehoben, daß zwar manche Gesetzgebungen, statt des Augenblicks der Fälligkeit, den Moment der Ankunft des Schiffs im Bestimmungshafen als Anfangspunkt der Verjährung bezeichnet hätten, dem Beispiele dieser Legislationen aber nicht gefolgt werden könne, weil sie den Fall außer Acht gelassen hätten, wenn das Schiff gar nicht im Bestimmungshafen ankomme. Gegen den Entwurf aber ward angeführt, daß nach ihm manche Forderung verjährt sein könne, bevor es dem Gläubiger möglich gewesen, sie geltend zu machen, z. B. wenn derselbe von der Beschädigung Kenntniß erlangt habe, noch während das Schiff sich auf der Reise befinde, was namentlich bei einem Supercargo eintreten könne; wogegen jedoch von anderer Seite wieder eingewendet ward, als fällig könne man eine solche Forderung erst dann ansehen, wenn die Zeit für Geltendmachung des Anspruchs aus dem Connossemente u. dgl. gekommen sei, also nach Ankunft des Schiffs im Bestimmungshafen, beziehungsweise nach Beendigung der Reise.

Um den eben angeregten Bedenken abzuhelfen, schlug ein Mitglied vor, den Moment der Ankunft des Schiffs im Bestimmungshafen und, wenn es daselbst gar nicht ankomme, den Tag der erhaltenen Kunde von dem Schaden als Anfangspunkt der Verjährung zu bezeichnen. Ein anderer Herr Abgeordneter dagegen empfahl, die Ankunft des Schiffs nur wegen der verlorenen, wegen der blos beschädigten aber den Tag der Ablieferung oder das Ende der Löschung für maßgebend zu erklären.

Nach dem Schlusse der Debatte ward zunächst mit 7 gegen 4 Stimmen beschlossen, die Entscheidung über die Verjährung der im Nothhafen verkauften Güter bis zur Ziffer 4 vorzubehalten; sodann wurde allseitig genehmigt, daß die Dauer der Verjährungsfrist auch hier auf ein Jahr festgesetzt werde, und mit 7 gegen 4 Stimmen der Antrag angenommen, daß die Verjährungszeit vom Tage der Ankunft des Schiffs im Bestimmungshafen, und, falls das Schiff gar nicht dahin gelange, vom Tage der erhaltenen Kunde von dem Schaden an laufen solle; im Uebrigen ward die vom Herrn Referenten vorgeschlagene Fassung genehmigt.

Ziffer 4 wurde nach kurzer Diskussion angenommen, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte, und ebenso, daß die Dauer der für die hier aufgezählten Forderungen laufenden Verjährungszeit ein Jahr betragen solle. Der Anfang der Verjährungszeit wurde mit 10 gegen 1 Stimme auf den Augenblick der Fälligkeit der betreffenden Forderungen festgesetzt.

Hierauf wurde anheimgegeben, nunmehr die bei der vorigen Ziffer vorbehaltene Frage in Ansehung der im Nothhafen verkauften Güter zu erledigen, und wiederholt beantragt, diese Ansprüche sowohl in Ansehung der Dauer als des Beginns der Verjährungszeit den unter Ziffer 3 genannten Forderungen gleichzustellen, die betreffende Bestimmung alsdann aber auch zu Ziffer 3 aufzunehmen.

Nach längerer Diskussion wurde diesem Vorschlage mit 10 gegen 1 Stimme stattzugeben beschlossen, jedoch von einem Herrn Abgeordneten der Redaktionscommission anheimgegeben, deutlich auszudrücken, daß sich diese Bestimmung sowohl auf den Fall eines erlaubten als eines unerlaubten Verkaufs der Ladung beziehe, da beide Fälle eine wesentlich verschiedene rechtliche Natur hätten und sonst irrige Schlußfolgerungen gezogen werden könnten.

Zu Ziffer 5 wurde anheimgegeben, zu unterscheiden, ob der Anspruch auf Dispachirung der großen Haverei, beziehungsweise die Ansprüche auf Zahlung von Havereibeiträgen gegen einen Ladungsempfänger oder den Rheder gerichtet seien, welcher letztere aus einem zweifachen Gesichtspunkte in Anspruch genommen werden könne, einmal als beitragspflichtig in Ansehung von Schiff und Fracht, sodann als schadensersatzpflichtig wegen unterlassener Besorgung der Havereivertheilung oder wegen Auslieferung beitragspflichtiger Objekte ohne Zahlung und Sicherstellung der darauf haftenden Beiträge. Dabei wurde beantragt, auszusprechen, daß alle Ansprüche auf Bezahlung von Havereibeiträgen gegen die Ladung in einem

Jahre nach deren Auslieferung an den Empfänger erlöschen sollten. Diese Bestimmung ward im Interesse der Sicherheit des Handelsverkehrs als dringend erforderlich bezeichnet und nach kurzer Berathung auch mit Stimmeneinhelligkeit angenommen.

In Ansehung der vom Rheder wegen des Schiffs zu leistenden Beiträge zur großen Haverei ward von einer Seite beantragt, auszusprechen, daß die desfallsigen Ansprüche innerhalb eines Jahres von dem Augenblick der Beendigung der Reise und der erlangten Kenntniß von dem betreffenden Anspruch an verjähren sollten; von anderer Seite ward empfohlen, zu bestimmen, daß die Ansprüche der Ladungsbetheiligten auf Bezahlung von Havereibeiträgen vom Schiff erlöschen sollten: 1. bei verlorenen Gütern in einem Jahre seit dem Tage der erlangten Kunde vom Verlust; 2. bei beschädigten Gütern vom Tage ihrer Empfangnahme an. Die Bestimmung unter Ziffer 2 wurde deshalb als gerechtfertigt bezeichnet, weil nach den Beschlüssen der Versammlung im Titel vom Frachtgeschäft jeder Anspruch auf Beschädigung eines Guts schon mit der vorbehaltlosen Empfangnahme erlösche; und als hiegegen eingewendet ward, es könne nicht genügen, daß der Forderungsberechtigte Kenntniß von der Beschädigung des Guts gehabt habe, es müsse ihm vielmehr auch bekannt gewesen sein, daß die Beschädigung in großer Haverei stattgehabt habe, und er deshalb zur Forderung des Ersatzes für den Schaden rc. berechtigt sei, schlug ein anderes Mitglied vor, die Verjährung seit dem Tage der erlangten Kunde von dem Vorhandensein eines Havereifalls beginnen zu lassen. Dieser Vorschlag fand indeß darum mehrfache Beanstandung, weil der Beginn der Verjährung durch eine solche Bestimmung oft sehr lange verschoben und eine große Häufung älterer Schiffsschulden veranlaßt würde.

Von einem Herrn Abgeordneten ward endlich beantragt, für den Beginn der Verjährung der Ansprüche auf Bezahlung von Havereibeiträgen vom Schiff dieselbe Zeitbestimmung zu treffen, wie für die Forderungen unter Ziff. 3, weil das, was man für einen Anspruch auf völligen Ersatz eines Guts für angemessen befunden habe, gewiß ebenso unbedenklich für Ansprüche auf theilweisen Ersatz angenommen werden könne, und in Wirklichkeit der Zeitraum von einem Jahre nach Ankunft des Schiffs im Bestimmungshafen lange genug sei, um sich über den Grund des stattgehabten Verlusts einer Waare oder ihrer Beschädigung, über das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein einer großen Haverei u. dgl. zu erkundigen.

Der zuletzt genannte Vorschlag ward schließlich mit 8 gegen 3 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

In Betreff der Ansprüche gegen den Schiffer und Rheder wegen unterlassener Besorgung der Aufnahme der Dispache der großen Haverei oder wegen Auslieferung beitragspflichtiger Objekte ohne vorherige Bezahlung oder Sicherstellung der Havereibeiträge ward von mehreren Mitgliedern die Ansicht geltend gemacht, daß es hiewegen einer Bestimmung über den Beginn der Verjährung gar nicht bedürfe, da er sich aus allgemeinen Grundsätzen von selbst ergebe. Es wurde nämlich bemerkt: Die hier in Rede stehenden Ansprüche seien ihrer rechtlichen Natur nach Entschädigungsansprüche, die nicht eher entstehen könnten, als bis ein Schade vorhanden sei. Daraus folge, daß die Verjährung der fraglichen Ansprüche gegen den Rheder erst mit dem Augenblicke beginnen könne, in welchem das Recht, die Dispachirung der großen Haverei zu beantragen, oder die bereits festgestellten Beiträge einzufordern, erloschen sei, weil die Ansprüche erst von da an existent seien. Es bedürfe hier somit nur einer Bestimmung über die Länge der Verjährungszeit.

Von anderen Mitgliedern wurde jedoch bemerkt: Es erscheine unthunlich, bei einer einzigen Forderung den Beginn der Verjährungsfrist unbesprochen zu lassen, während bei allen anderen Positionen eine Bestimmung hierüber aufgenommen werde; dagegen stehe nichts im Wege, diese Ansprüche im Gesetze unerwähnt zu lassen, da sie als Ansprüche aus einem Verschulden des Schiffers oder Rheders erschienen und über Ansprüche dieser Art ohnehin eine allgemeinere, den Art. 689 ergänzende, Bestimmung erforderlich sein werde.

Schließlich trat die Versammlung der zuletzt erwähnten Auffassung mit Stimmeneinhelligkeit bei.

CCCXLV. Sitzung.

Hamburg, am 26. Mai 1859.

In der heutigen, von dem Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule geleiteten Sitzung, an welcher die Herren Obergerichtsrath Dr. Trieps und Syndikus Dr. Mann Antheil zu nehmen verhindert waren, wurde von Seiten des Herrn Referenten der Antrag gestellt, zur Ergänzung des

Art. 689

folgende Bestimmungen anzunehmen:

a. 6. „Die nicht schon unter die vorigen Nummern fallenden Forderungen „aus Rechtsgeschäften, welche der Schiffer innerhalb der Grenzen „seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht auf Grund besonderer „Vollmacht geschlossen hat. Die Verjährung beginnt mit dem „Tage der Fälligkeit.

7. „Die nicht schon unter die vorigen Nummern fallenden Forderungen gegen den Rheder aus einem Verschulden des Schiffers, „der Schiffsmannschaft und der übrigen auf dem Schiff angestellten „Personen. Die Verjährung beginnt mit dem Tage, an welchem „von dem Schaden Kenntniß erlangt worden ist.

8. „Die Forderungen wegen der Bergungs-, Hülfs-, Loskaufs- und „Reklamkosten. Die Verjährung beginnt mit dem Tage der Fälligkeit.

9. „Die Forderungen wegen der Kosten der Bewachung oder Verwahrung des Schiffs einschließlich aller Hafenabgaben, der Lootsengelder, der Kosten der Einbringung des Schiffs in den Hafen „und der Ausbringung aus demselben, namentlich der Tonnen-, „Leuchtfeuer- und Quarantainegelder. Die Verjährung beginnt mit „dem Tage der Fälligkeit."

Von Seiten eines anderen Herrn Abgeordneten wurde der Antrag gestellt, dem Art. 689 folgende prinzipiellere und die Fassung des Entwurfs ergänzende Redaktion zu geben:

b. „Es verjähren in einem Jahre:

1. „Die Forderungen aus dem Dienst- und Heuervertrag des Schiffers „und der Schiffsmannschaft;

2. „die Forderungen aus Fracht- und Ueberfahrtsverträgen;

3. „die Forderungen gegen den Rheder aus den Rechtsgeschäften des „Schiffers;
4. „die Forderungen gegen den Rheder aus Verschulden des Schiffers „und der Schiffsmannschaft;
5. „das Pfandrecht der Schiffsgläubiger;
6. „das Pfandrecht, welches auf den Gütern nach § 19 der Anlage „zum 332. Protokoll haftet."

Zur Rechtfertigung dieses Vorschlags hob der Herr Antragsteller hervor: Daß der Art. 689 einer Ergänzung bedürfe, könne im Hinblick auf die Beschlüsse der Versammlung zum Titel von den Schiffsgläubigern keinem Zweifel unterliegen. Die Bestimmungen über die seerechtliche Verjährung müßten nicht allein auf alle Schiffsschulden ausgedehnt werden, sondern auch noch auf eine Reihe von anderen Forderungen. Da es nicht gerechtfertigt erscheinen würde, wenn eine Forderung der kurzen seerechtlichen Verjährung unterworfen wäre, andere aus demselben Rechtsverhältnisse herrührende Forderungen aber nur der gewöhnlichen civilrechtlichen Verjährung, vielleicht von 30 Jahren unterlägen, werde man die Vorschriften über die kurze seerechtliche Verjährung auf alle Forderungen aus den Dienst- und Heuerverträgen, also auch auf die gegen Schiffer und Mannschaft gerichteten, und auf alle Forderungen aus den Fracht- und Ueberfahrtsverträgen, also auch auf die Ansprüche gegen den Rheder rc., ausdehnen müssen. Diese Auffassung erscheine um so mehr gerechtfertigt, als das Bedürfniß des Handels und Verkehrs eben so sehr eine schleunige Erledigung der gegen den Rheder aus den Frachtverträgen hergeleiteten Ansprüche, als der Frachtforderungen rc., und der gegen Schiffer und Schiffsmannschaft bestehenden Forderungen als ihrer Heueransprüche zu erfordern scheine. Wenn man aber einerseits alle Forderungen der Schiffsgläubiger der seerechtlichen Verjährung unterwerfe, andererseits die Frage, welche Forderungen außerdem der Verjährung unterworfen seien, nur darnach beurtheile, aus welchen Rechtsgeschäften sie herrührten, und nicht unterscheide, ob sie dem einen oder dem anderen Kontrahenten zuständen, bedürfe es der speziellen Aufzählung nicht, welche in Art. 689 und dem Antrag unter a enthalten sei; es genüge alsdann auch eine allgemeinere und prinzipiellere Fassung des Artikels. Zur Beseitigung von Mißverständnissen müsse bemerkt werden, daß unter Schiffer und Schiffsmannschaft in Ziffer 1 und 4 auch die anderen rechtlich ihnen gleichstehenden und auf dem Schiffe angestellten Personen, als Maschinisten rc., zu verstehen seien, und daß in Ziffer 3 der Schiffer nur als solcher in Betracht kommen solle. Für alle diese Forderungen werde eine und dieselbe Verjährungszeit von einem

Jahre in Vorschlag gebracht; es stehe jedoch nichts entgegen, für einzelne Forderungen, wie z. B. für die Forderungen gegen den Rheder aus dem Frachtvertrage, andere Fristen zu bestimmen, wenn ein Jahr als zu kurz erscheinen sollte. Als Anfangspunkt der Verjährung werde es sich empfehlen, den Augenblick, in welchem zuerst geklagt werden konnte und durfte, oder den Zeitpunkt der Fälligwerdung für alle Forderungen in gleicher Weise festzusetzen.

Gegen den Antrag unter b wurde zunächst eingewendet: Derselbe führe zuweit, indem er für alle aus dem Schifffahrtsbetrieb herrührenden Forderungen eine kurze Verjährungszeit vorschreibe, und für dieselben die Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Rechts über die Dauer der Verjährungszeit außer Wirksamkeit setze. Letzteres könne nicht füglich weiter geschehen, als das besondere Bedürfniß des Seehandels und der Schifffahrt erfordere. Dies sei jedoch nur bezüglich der im Art. 689 und dem Antrag unter a aufgezählten Forderungen der Fall. Durch den Vorschlag unter b würden Forderungen der seerechtlichen Verjährung unterworfen, von denen nicht abzusehen sei, warum der Gläubiger aus Rücksichten des Seehandels und der Schifffahrt seines Anspruchs schon nach der kurzen Frist von einem Jahre verlustig werden solle, wie dies z. B. von einer Forderung des Rheders gegen den Schiffsmann, der seinen Dienstvertrag nicht angetreten habe, oder von der Forderung des Befrachters gegen den Rheder gelte, der die Chartepartie selbst gebrochen habe. Die Gründe, welche für den Antrag unter b angeführt würden, sprächen nicht für die Ausdehnung der seerechtlichen Verjährung auf eine größere Zahl von Forderungen, sondern für die Einführung eines die gewöhnlichen Verjährungsfristen abkürzenden, und auf die seerechtlichen Ansprüche sich nicht beschränkenden gemeinsamen Rechtes in Bezug auf eine gewisse Klasse von Forderungen. Eine speziellere Aufzählung der Forderungen aber sei zum mindesten für die Berathung deßhalb erforderlich, weil, wie die Diskussion in der vorigen Sitzung ergeben habe, bei verschiedenen, unter einen und denselben allgemeinen Begriff fallenden, Forderungen ein verschiedener Anfangspunkt der Verjährung festgesetzt, oder doch berathen werden müsse, ob eine solche Verschiedenheit nöthig sei. Auch sei in dieser Beziehung unverkennbar eine speziellere, an die Aufzählung der Schiffsschulden sich anlehnende Fassung übersichtlicher und praktischer, als eine prinzipielle, bei welcher erst durch Abstraktionen gefunden werden müsse, ob eine Forderung der seerechtlichen Verjährung unterworfen sei oder nicht.

Zu Gunsten des Antrags unter b ward noch angeführt: Er treffe keineswegs alle aus dem Schifffahrtsbetrieb herkommenden, es blieben z. B.

die Ansprüche aus dem Rhedereikontrakt, aus den Geschäften des Rheders zum Zwecke der Ausrüstung des Schiffs 2c. unberührt. Für die beantragte Ausdehnung des Titels von der Verjährung spreche der Umstand, daß die Fristen des bürgerlichen Rechts im Allgemeinen zu lang, aber jedenfalls in den einzelnen Staaten verschieden festgesetzt seien, während die internationale Bedeutung des Seehandels dringend für ein einheitliches Recht in dieser Beziehung spreche. Man dürfe die Gelegenheit, so weit möglich ein solches Recht zu erlangen, nicht ungenützt vorübergehen lassen, und um so weniger Anstoß daran nehmen, daß sich alsdann das gemeinschaftliche Verjährungsrecht nur auf seerechtliche Ansprüche erstrecken würde, als Aehnliches schon in den Titeln vom Speditions- und Frachtgeschäfte geschehen sei.

Da sich ergab, daß der Antrag unter b von dem Art. 689 des Entwurfs und dem Antrag unter a sachlich nur darin verschieden sei, daß der erstere auch auf die Forderungen gegen Schiffer und Mannschaft aus den Dienst- und Heuerverträgen und auf die gegen Schiffer und Rheder gerichteten Ansprüche aus den Fracht- und Ueberfahrtsverträgen sich beziehe, ward zunächst die Frage unter b Ziffer 1 der ferneren Diskussion zum Grunde gelegt, ob auch die ersterwähnten Ansprüche gegen Schiffer und Mannschaft der seerechtlichen Verjährung unterworfen sein sollten.

Hiebei ward auf das Vorerwähnte wiederholt Bezug genommen und gegen die beantragte Ausdehnung noch geltend gemacht: Der Rheder habe einen festen Wohnsitz, an welchem jeden Augenblick eine Klagestellung gegen denselben möglich sei. Schiffer und Mannschaft könnten dagegen, da sie sich oft Jahre lang auf Reisen befänden, keineswegs zu allen Zeiten belangt werden; jedenfalls sei die Prozeßführung gegen sie oftmals mit großen Weitläufigkeiten verbunden, von denen man nicht verlangen könne, daß sie Jemand wegen verhältnißmäßig geringer Ansprüche auf sich nehme. Die Festsetzung einer einjährigen Verjährungsfrist für die gegen den Schiffer und die Schiffsmannschaft gerichteten Forderungen würde demnach in vielen Fällen einer Abschneidung derselben gleichkommen. Für den Rheder sei es ferner ein dringendes Bedürfniß, daß alle Ansprüche aus jeder einzelnen Reise in einer nicht allzu langen Zeit ihre vollständige Erledigung fänden, damit das ganze betreffende Geschäft seinen definitiven Abschluß habe und neue Spekulationen nicht behindere, bei Schiffer und Schiffsmannschaft sei dagegen ein solches Bedürfniß nicht vorhanden, da sie kein kaufmännisches Geschäft betrieben. Soweit, wie der Antrag unter b, sei noch keine Gesetzgebung gegangen.

Für den Antrag unter b ward noch hervorgehoben: In anderen

Gesetzgebungen gleiche sich die Sache dadurch aus, daß die Verjährungsfristen des allgemeinen bürgerlichen Rechts für alle Forderungen kürzer seien, als die der meisten deutschen Civilgesetzgebungen. Die Ablehnung des Antrags unter b führe zu dem bedenklichen Resultate, daß für Geltendmachung derjenigen Forderungen aus einem Rechtsgeschäfte, für welche das ganze Vermögen des Schuldners hafte, eine lange Frist gegeben sei, diejenigen Forderungen aus demselben Rechtsgeschäfte aber, für welche der Schuldner nur mit einem bestimmten Theile seines Vermögens hafte, schon nach einer sehr kurzen Frist verjähren würden, was zu dem der Rechtsgleichheit widersprechenden höchst unbilligen Resultate führe, daß namentlich die Ansprüche des Schiffers gegen den Rheder in einer sehr kurzen Frist verjährten, während er selbst aus dem nämlichen Vertrage dem Rheder viele Jahre hindurch verhaftet bleibe.

Schließlich wurde die Ausdehnung der seerechtlichen Verjährung auf die Forderungen gegen Schiffer und Mannschaft aus den Dienst- und Heuerverträgen mit 5 gegen 4 Stimmen abgelehnt. Dabei ward auf stattgehabte Anregung anerkannt, daß die seerechtliche Verjährung nur die aus dem Dienst- und Heuervertrag herrührenden Forderungen des Schiffers und der Mannschaft, aber nicht zugleich die auf anderen Rechtstiteln beruhenden Ansprüche derselben treffe, daß somit die Forderungen, die der Schiffer in Folge von Vorschüssen aus eigenem Vermögen oder aus der Verwaltung der vom Rheder ihm etwa anvertrauten Gelder, oder aus der Fürsorge für die Ladung des Rheders, wenn er dessen Kargadeur gewesen u. dgl., der seerechtlichen Verjährung nicht unterworfen seien.

Sodann wurde die Frage unter b Ziffer 2, ob die seerechtliche Verjährung, jedoch vorbehaltlich der Frage, wie lange die Verjährung der gegen Schiffer und Rheder gerichteten Forderungen dauern solle, über die Forderungen aus dem receptum und die von dem Schiffer geschlossenen Rechtsgeschäfte hinaus auf alle übrigen Forderungen aus den Fracht- und Ueberfahrtsverträgen, namentlich auf jene wegen gebrochener Chartepartien auszudehnen sei, der Berathung unterzogen und nach kurzer Berathung mit 6 gegen 3 Stimmen gleichfalls verneint.

Hierauf wurde zur speziellen Diskussion des Antrags unter a übergegangen und zu

Ziffer 6 ohne Beanstandung genehmigt, daß die darin aufgezählten Forderungen in einem Jahre verjähren sollten. Der Vorschlag, die Verjährung vom Tage der Fälligkeit beginnen zu lassen, wobei der Herr Referent erläuternd bemerkte, daß selbstverständlich kein, den Beginn der Verjährung nach allgemeinem bürgerlichem Recht hindernder Umstand vor-

handen sein dürfe, wenn die Verjährung wirklich zum Lauf kommen solle, wurde nach kurzer Berathung mit 8 gegen 1 Stimme angenommen. Zu

Ziffer 7 wurde zwar unbeanstandet genehmigt, daß die im ersten Satze genannten Forderungen in einem Jahre verjähren sollten, von anderen Seiten aber die Streichung der Worte: „gegen den Rheder" beantragt, weil Ziffer 7 sonst zu eng wäre, indem die gegen Schiffer und Schiffsmannschaft begründeten Forderungen aus ihren Verschuldungen derselben Verjährung unterliegen müßten. Die Herren Antragsteller bemerkten nämlich, Grund genug für die beantragte Erweiterung der Ziffer 7 liege in der Erwägung, daß der Schiffer und die Mannschaft, wenn sie nach Jahren noch aus angeblichen Verschuldungen in Anspruch genommen werden könnten, vielleicht nicht mehr in der Lage wären, die nöthigen Beweismittel für ihre Vertheidigung zu sammeln u. dgl. Gegen den Antrag auf Streichung der Worte: „gegen den Rheder" wurde hervorgehoben: Der hauptsächlichste Grund für Einführung einer kurzen seerechtlichen Verjährung liege darin, daß den Gläubigern, denen der Rheder nur mit dem der See anvertrauten Vermögen hafte, große Privilegien rücksichtlich dieses Vermögens hätten eingeräumt werden müssen, und daß es bedenklich sei, diesen Privilegien eine allzu lange Dauer zu sichern. Diese Erwägungen träfen bei den gegen Schiffer und Schiffsmannschaft gerichteten Forderungen aus ihrem Verschulden im Allgemeinen nicht zu; der Gesichtspunkt, daß es später an der Möglichkeit fehle, die außerdem vielleicht zu Gebote stehenden Vertheidigungsbeweise sich zu sichern, erscheine nur für die Ansprüche aus An- und Uebersegelungen richtig, und für diese Ansprüche sei in Art. 691 besondere Vorsorge getroffen.

Ein anderes Mitglied beanstandete die Worte: „nicht schon unter die vorigen Nummern fallenden" und beantragte deren Streichung, da in den vorhergehenden Nummern noch von keinem Anspruche aus Verschulden des Schiffers und der Schiffsmannschaft die Rede gewesen sei und namentlich die Forderungen unter Ziffer 3 des Art. 689 nicht hieher gerechnet werden könnten, weil der Forderungsberechtigte in den Fällen der Ziffer 3 selbst dann, wenn Verlust oder Beschädigung der Güter durch Verschulden des Schiffers oder der Mannschaft entstanden seien, seinen Anspruch mit der Klage aus dem receptum verfolgen, und nicht durch eine Klage, worin er ausdrücklich ein Verschulden behaupte, die Beweislast rücksichtlich des letzteren übernehmen werde. Es wurde jedoch entgegnet, diese Argumentation treffe keineswegs überall zu, in einzelnen Fällen könne die Klage vielmehr auch auf das in der Mitte liegende Verschulden gebaut werden; aber abgesehen hievon müsse gerade das Mißverständniß fern gehalten

werden, als sollten die Ansprüche wegen beschädigter oder verlorener Güter dann, wenn Verlust und Beschädigung erweislich auf einem Verschulden des Schiffers und der Schiffsmannschaft beruhten, gleichviel ob dieses Verschulden oder das receptum den Grund der wirklich erhobenen Klage bilde, rücksichtlich des Beginns der Verjährung nach Ziffer 7 und nicht nach Ziffer 3 beurtheilt werden, während doch auch diese Ansprüche aus prinzipiellen Gründen nach Ziffer 3 zu beurtheilen seien. Zu diesem Zwecke sei eine Hinweisung darauf erforderlich, daß unter Ziffer 3 auch solche Ansprüche enthalten sein könnten, die im Grunde auf einem Verschulden des Schiffers und der Schiffsmannschaft beruhten.

Die Streichung der Worte: „gegen den Rheder" wurde hierauf mit Stimmenmehrheit angenommen, die Streichung der Worte: „nicht schon unter die früheren Nummern fallenden" mit 5 gegen 4 Stimmen abgelehnt.

Der Vorschlag, den Anfangspunkt der Verjährung in den Fällen der Ziffer 7 auf den Tag festzusetzen, an welchem von dem Schaden Kenntniß erlangt worden ist, wurde nach wiederholter Hinweisung darauf, daß die Ansprüche wegen schuldhaft verlorener oder beschädigter Güter nach Ziffer 3 zu beurtheilen seien, mit 8 gegen 1 Stimme zum Beschlusse erhoben.

Zu Ziffer 8 und 9 des Antrags unter a ergaben sich, abgesehen von der abweichenden Ansicht eines Herrn Abgeordneten über den Beginn der Verjährung, keine sachlichen Bedenken. Dagegen wurde die Fassung beider Ziffern mehrfach beanstandet und namentlich vorgebracht: In den Ziffern 8 und 9 seien alle bis dahin nicht besonders genannten Schiffsschulden einzeln angeführt. Es sei nicht abzusehen, weshalb es einer solchen speziellen Aufzählung bedürfen sollte; es scheine vielmehr zu genügen, wenn die kürzere Fassung der Ziffer 5 und 6 des Antrags unter b gewählt würde. Deshalb werde beantragt, diese Fassung zu substituiren, eventuell sich für eine andere allgemeinere Fassung zu entscheiden.

Gegen diesen Antrag wurde eingewendet: Wenn die Fassung der Ziffer 5 und 6 des Antrags unter b gewählt würde, so würden die persönlichen Ansprüche, welche einzelnen Schiffsgläubigern neben ihrem Pfandrechte zuständen, unberührt von der Verjährung bleiben, und schließlich der Antrag auf Substitution der Ziffer 5 und 6 des Antrags unter b mit 8 gegen 1 Stimme abgelehnt, Ziffer 8 und 9 des Antrags unter a mit demselben Stimmenverhältniß angenommen, der Redaktionskommission aber anheimgegeben, zu erwägen, ob nicht eine allgemeinere Fassung für die Bestimmungen des Art. 689 und seiner Ergänzungen vorzuziehen sei.

Von Seiten des Herrn Referenten wurde hierauf vorgebracht: In den §§ 1 und 11 der Anlage zum 332. Protokolle sei, weil man zunächst von der Einbringung in den letzten Hafen ausgegangen sei, stets nur von den Einbringungskosten, aber niemals von den Kosten der Ausbringung des Schiffs aus dem Hafen die Rede, obschon, nachdem das Prinzip auf jede Reise übertragen worden, auch die Kosten der Ausbringung in Frage kämen. Hierin liege eine wesentliche Lücke des Gesetzes, denn es bliebe dadurch die Frage unerledigt, wie es mit den Kosten gehalten werden solle, welche bei einer Ausbringung aus einem Hafen erwachsen und creditirt worden seien, und die doch nicht anders, als die Einbringungskosten beurtheilt werden könnten. Zur Beseitigung dieses Mangels seien die Kosten der Ausbringung aus dem Hafen bereits in Ziffer 9 des Antrags unter a genannt und werde beantragt, ein Gleiches in den §§ 1 und 11 der Anlage zum 332. Protokolle an geeigneter Stelle zu thun.

In der Debatte über diesen Antrag war man darüber einverstanden, daß er seinem sachlichen Inhalte nach begründet sei, es wurde aber von mehreren Seiten angeführt: Die Unterscheidung zwischen Einbringungs- und Ausbringungskosten im Gesetze sei ungebräuchlich und unnöthig. Die sämmtlichen hier in Betracht kommenden Kosten, als Tonnen-, Leuchtfeuer- und Lootsengelder, der Schlepplohn für die Bugsirschiffe u. dgl. fielen unter den allgemeinen Begriff der Schifffahrtskosten, mit welchem man sie alle erfassen würde. Die Substituirung dieses Begriffs erscheine auch aus dem Grunde wünschenswerth, weil es außer den Aus- und Einbringungskosten noch andere Schifffahrtskosten gebe, welche gleichfalls als Schiffsschulden erschienen und deren Priorität nicht unerledigt bleiben könne, z. B. die Lootsengelder bei der Fahrt durch eine Meerenge u. dgl. Es werde deshalb beantragt, von der Unterscheidung zwischen Einbringungs- und Ausbringungskosten Umgang zu nehmen, statt dessen in Ziffer 3 des § 1 der Anlage zum 332. Protokolle von den Kosten der Schifffahrt unter Anführung der hauptsächlichsten Beispiele zu sprechen, demzufolge auch die Lootsengelder aus Ziffer 4 wieder in Ziffer 3 herüberzunehmen, und in § 11 in Ziffer 2 bei Feststellung der Priorität, statt der Kosten der letzten Einbringung, der bei der Einbringung des Schiffs in den letzten Hafen erwachsenen Schifffahrtskosten Erwähnung zu thun.

Dieser Vorschlag ward nach kurzer Berathung angenommen, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte. Zu

Art. 690

des preuß. Entwurfs bemerkte der Herr Referent: Der erste Satz des Artikels: „Die Rechte — — Bodmereibriefes“, gebe zu keinem Bedenken

Anlaß. Der folgende Satz aber: „oder wenn der — — an gerechnet" könne nicht beibehalten werden. Er beruhe nämlich auf der Voraussetzung, daß die Bestimmungen in Art. 548 und 549 des preuß. Entwurfs gleichfalls Geltung hätten. Da letztere abgelehnt worden seien und die Versammlung beschlossen habe, der Bodmereivertrag solle, wenn das Unternehmen, auf welches er sich bezog, noch vor Antritt der Reise wieder aufgegeben werde, in Kraft bleiben, die Bodmereischuld aber fällig werden, werde der erste Satz des Art. 690 auch in diesem Falle zur Anwendung kommen müssen. Der letzte Satz des Artikels endlich: „Der persönliche Anspruch — — an gerechnet", könne deshalb nicht beibehalten werden, weil er mit den von der Versammlung abgelehnten Bestimmungen der Art. 539 und 541 des preuß. Entwurfs in Zusammenhang stehe, die Versammlung vielmehr beschlossen habe, daß die Bodmerei in den betreffenden Fällen nicht nichtig sein, sondern in ein einfaches Creditgeschäft des Schiffers übergehen solle, und die Ansprüche aus dem letzteren gleichfalls der einjährigen Verjährung unterlägen. Zwar könnten aus Bodmereigeschäften auch nach der jetzigen Gestaltung des Titels von der Bodmerei persönliche Verbindlichkeiten hervorgehen, z. B. wenn das Bodmereiobjekt nicht sorglich behandelt, oder die verbodmete Ladung vor Zahlung der Bodmereischuld ausgeliefert worden sei u. dgl. Für diese Verpflichtungen bedürfe es jedoch keiner besonderen Bestimmungen, da sie in derselben Zeit verjähren müßten, wie die dinglichen Rechte des Bodmeristen. Es würde hiernach von Art. 690 nichts Anderes übrig bleiben, als der erste Satz, hiemit aber jeder Grund hinwegfallen, die Verjährung der Ansprüche des Bodmeristen in einem besonderen Artikel zu regeln, und werde demnach genügen, statt des Art. 690 etwa folgende Bestimmung zu Ziffer 4 des Art. 689 hinzuzufügen:

c. „Die Forderungen aus Bodmerei- und Creditgeschäften, die der „Schiffer innerhalb der Grenzen seiner gesetzlichen Befugnisse ge„schlossen hat."

In der Diskussion wurde zunächst Anstand darüber erhoben, daß die Ansprüche aus der Bodmerei schon innerhalb eines Jahres verjähren sollten und anheimgegeben, ob die Verjährungsfrist nicht auf 2 Jahre zu erweitern sei. Es ward jedoch darauf verwiesen, daß die betreffende Verjährungsfrist in einigen Gesetzgebungen noch kürzer festgesetzt worden sei, auch sprachen sich mehrere kaufmännische Herren Abgeordnete dahin aus, daß die Frist von einem Jahre genüge.

In Betreff der persönlichen Verpflichtungen aus dem Bodmereigeschäft bemerkte ein Mitglied: Die Frage, wann diese Verpflichtungen verjähren

sollten, sei von allgemeinerer Bedeutung. Solche persönliche Verbindlichkeiten kämen nicht allein beim Bodmereigeschäfte, sondern auch bei anderen Schiffsschulden vor, z. B. wenn der Rheder, obschon mit dem Vorhandensein einer Schiffsschuld bekannt, das Schiff von Neuem in See gesandt habe, bei den Heuerforderungen u. dgl. Wenn das Gesetz nicht eine fühlbare Lücke enthalten solle, werde ausdrücklich zu entscheiden sein, in welcher Weise dergleichen persönliche Forderungen verjähren sollten. Es sei nicht angemessen, diese Forderungen länger fortbestehen zu lassen, als die dinglichen Ansprüche der betreffenden Gläubiger, auf der anderen Seite aber auch kein Grund dafür vorhanden, die Verjährung der ersteren früher als die der letzteren eintreten zu lassen, was an und für sich nicht unmöglich sei und z. B. bei der Bodmerei dann statthaben würde, wenn der Schiffer oder der Rheder sich eine das Bodmereiobjekt gefährdende Handlung vor dem Fälligwerden der Bodmereischuld beigehen ließen, weil die Entschädigungsforderung in einem solchen Falle an und für sich mit dem Eintritt der beschädigenden Handlung entstehe und fällig werde. Demzufolge werde beantragt, auszusprechen, daß auch die persönlichen Ansprüche der Schiffsgläubiger, die nicht ohnehin bereits in Art. 689 aufgeführt seien (wie z. B. die Heuerforderungen), namentlich diejenigen, welche aus einer Gefährdung ihres Pfandrechts entständen, in derselben Zeit wie das dingliche Recht dieser Gläubiger verjähren sollten. Dem entgegen waren andere Mitglieder der Ansicht, daß die Verjährung der persönlichen Ansprüche, wenn man auch die kurzen Verjährungsfristen auf sie ausdehnen wolle, wenigstens nie vor deren Entstehung beginnen könne, was namentlich für den Fall von Erheblichkeit sei, wenn der Rheder, obschon von einer Schiffsforderung benachrichtiget, das Schiff von neuem in See gesandt habe.

Bei der Abstimmung wurde zunächst der Vorschlag des Herrn Referenten in Betreff der Verjährung aller Ansprüche aus Bodmerei- und Creditgeschäften mit 8 gegen 1 Stimme und sodann auch der Antrag, auszusprechen, daß die persönlichen Ansprüche der Schiffsgläubiger in derselben Zeit, wie ihr Pfandrecht, verjähren sollten, mit 5 gegen 4 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

Zu

Art. 691

wurde zunächst erläuternd bemerkt: Dieser Artikel solle sich nicht allein auf die gegen das Schiff gerichteten Ansprüche, sondern auch auf die gegen Schiffer und Schiffsleute begründeten Forderungen erstrecken, wenn die An- oder Uebersegelung durch diese verschuldet sei. In Betreff des Anfangspunktes der Verjährung sei im Entwurf vorgeschlagen, den Tag der Be-

gebenheit ohne Rücksicht darauf entscheidend sein zu lassen, wann der Forderungsberechtigte Kenntniß von derselben erhielt; diese Bestimmung, hauptsächlich gerichtet gegen den Satz: agere non valenti non currit praescriptio, sei dringend erforderlich, weil nach Ablauf einer längeren Zeit die erforderlichen Beweise unmöglich mehr zusammengebracht werden könnten rc.

In der Debatte über Art. 691 ergab sich eine Differenz darüber, in welchem Verhältniß derselbe zu der Bestimmung des Art. 689 über die Verjährung der Ansprüche aus Verschulden des Schiffers oder der Schiffsmannschaft stehen solle; ob z. B. dann, wenn Schiffer oder Schiffsmannschaft bei Ausübung ihrer Dienstverrichtungen den Zusammenstoß verschuldet hätten, die dieserhalb gegen den Rheder gerichtete Forderung auf Ersatz des Schadens rücksichtlich des Beginns und der Dauer der Verjährung nach den Bestimmungen des Art. 689, beziehungsweise nach Ziffer 7 des im Eingange des Protokolls unter a aufgeführten Antrags beurtheilt werden, oder Art. 691 auf alle An= und Uebersegelungsfälle ohne Unterschied anwendbar sein solle. Beide Alternativen fanden mehrfache Vertretung. Ein Mitglied befürwortete die Streichung des Art. 691, damit auch alle Ansprüche aus An= und Uebersegelungen nach den Bestimmungen des Art. 689 Ziffer 7 beurtheilt werden müßten. Es wurde jedoch hiegegen eingewendet, daß die Verjährungsfrist von einem Jahre für Fälle der An= und Uebersegelung häufig, nämlich dann, wenn das Ereigniß in einem entlegenen Meere sich zugetragen und der schuldige Theil nicht sobald habe ermittelt werden können, zu kurz sein würde.

Bei der Abstimmung wurde mit 5 gegen 4 Stimmen entschieden, daß Ziffer 7 des Antrags unter a im Eingang dieses Protokolls auf An= und Uebersegelungsfälle sich nicht beziehen solle, und Art. 691 des Entwurfs in dem Sinne, daß er sich auf alle Ansprüche aus Collisionsfällen ohne Unterschied erstrecke, mit 7 gegen 2 Stimmen angenommen.

Ein Herr Abgeordneter kam hiernächst auf

Art. 594

des preuß. Entwurfs zurück und empfahl wiederholt dessen Annahme, da sein Inhalt im Hinblick auf Art. 691 unentbehrlich erscheine. Es wurde jedoch ein wiederholtes Eingehen auf diesen Artikel mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt. Die Feststellung des

Art. 692

ward bis nach der Erledigung des Assekuranzrechts vorbehalten.

Hierauf beantragte der Herr Referent, den in der vorigen Sitzung zu

Art. 689
Ziffer 3 gefaßten Beschluß in Betreff des Beginns der Verjährung wiederholt in Erwägung zu ziehen, und brachte hiezu vor: Es sei beschlossen worden, daß die Verjährung der unter Ziffer 3 des Art. 689 genannten Forderungen beginnen solle mit dem Augenblick der Ankunft des Schiffs im Bestimmungshafen, und wenn das Schiff den Bestimmungshafen nicht erreiche, mit dem Tage, an welchem von dem betreffenden Schaden Kenntniß erlangt worden. Diese Bestimmung scheine namentlich im Hinblick auf den Fall nicht angemessen zu sein, wenn die Güter vor Erreichung des Bestimmungshafens abgeliefert würden, da nicht abzusehen sei, weshalb dann die Verjährung nicht mit dem Tage der Ablieferung beginnen sollte. Es werde deshalb beantragt, zu bestimmen, daß die Verjährung mit dem Tage der Ablieferung, falls eine solche nicht statthabe, mit der Ankunft des Schiffs im Bestimmungshafen, und falls auch diese nicht erfolgen sollte, mit dem Tage beginne, an welchem von dem Schaden Kenntniß erlangt worden.

Dieser Vorschlag wurde nach kurzer Debatte mit 8 gegen 1 Stimme angenommen.

CCCXLVI. Sitzung.

Hamburg, am 28. Mai 1859.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute die Redaktion des Titels von den Schiffsgläubigern und der in der 344. Sitzung angenommenen Bestimmung, daß die Verbodmung des Schiffs an und für sich die Verbodmung der Ladung nicht enthalte, in der Verbodmung von Schiff und Ladung aber zugleich die Verbodmung der Fracht enthalten sei, festgestellt.

Mit Rücksicht hierauf wurde sodann der Antrag gestellt, im zweiten Absatze der an Stelle der Art. 534 und 550 des preuß. Entwurfs angenommenen Bestimmungen, welcher bisher wie folgt lautete:

„Der Schiffer kann in den Fällen des Art. 451 (die Befugniß „des Schiffers zur Eingehung von Bodmereigeschäften betreffend) „zwar die Fracht allein, die Ladung aber nur zusammen mit dem „Schiff und der Fracht verbodmen,"

vor den Worten: „die Fracht allein" einzuschalten: „das Schiff oder", weil dies zur Vervollständigung der betreffenden Bestimmung erforderlich erscheine und nunmehr die diesem Vorschlag früher entgegengehaltenen Bedenken beseitigt seien, da entschieden worden, daß auch das Schiff allein ohne die Fracht und die Ladung verbodmet werden könne. Dieser Vorschlag wurde nach kurzer Berathung zum Beschlusse erhoben.

Hiernächst wurde die Frage angeregt, ob die Bestimmungen des Titels von der Verjährung sich lediglich auf die Verjährung der Klagen oder auch auf die der Einreden erstrecken sollten, und ob nicht ähnliche Bestimmungen wie in Art. 326, 363 Abs. 3 und 381 des Entwurfs aus zweiter Lesung enthalten seien, auch zu Art. 689 des preuß. Entwurfs, sei es für alle Nummern desselben, sei es nur für die eine oder die andere Klasse von Forderungen, hinzuzufügen seien.

Einige von den Herren Abgeordneten waren der Ansicht, daß nicht allein das Recht, die im Titel von der Verjährung aufgeführten Forderungen mittelst Klage zu verfolgen, sondern auch das Recht, sie im Wege der Einrede geltend zu machen, also das ganze Forderungsrecht selbst mit

Ablauf der Verjährungszeit erlöschen müsse, dergestalt, daß der Gläubiger in keiner Weise auf dasselbe sich zu berufen berechtigt sei, weil sonst in sehr vielen Fällen der Zweck des Titels von der Verjährung gänzlich unerreicht bleibe, und es für die Betheiligten gleich nachtheilig erscheine, ob sie wegen eines schon vor längerer Zeit entstandenen Anspruchs Rede und Antwort geben, Beweise führen sollten u. dgl., wenn dieser Anspruch im Wege der Einrede geltend gemacht werde, als wenn dies durch eine Klage geschehe. Die hier vertretene Auffassung könne um so weniger einem erheblichen Bedenken begegnen, als im Titel von der Verjährung nur solche Rechte aufgeführt worden seien, welche zugleich im Wege der Klage verfolgt werden könnten, und, soviel diejenigen Gläubiger angehe, welche nur ein Pfandrecht an Schiff und Fracht hätten, gar nicht abzusehen sei, wie dasselbe nach der Verjährung im Wege der Einrede sollte geltend gemacht werden können. Von dieser Seite wurde deshalb beantragt, in einem Zusatz zu Art. 689 auszusprechen, daß die verjährte Forderung auch nicht im Wege der Einrede geltend gemacht werden könne.

Von anderen Seiten wurde gegen diesen Antrag geltend gemacht: Er gehe viel zu weit; die Folgerungen, die sich aus demselben ergeben müßten, würden ohne Zweifel mit dem allgemeinen Rechtsbewußtsein und den Anforderungen der Gerechtigkeit in Widerspruch stehen; wenn der Gläubiger, dessen Anspruch verjährt sei, sich in keiner Weise mehr auf sein Recht berufen dürfte, so würde es dahin kommen, daß der betreffende Gläubiger nicht allein seines Anspruchs verlustig wäre, sondern auch gänzlich unbegründete, und von Anfang an gar nicht zur rechtlichen Existenz gelangte Ansprüche seines Gegners bezahlen müßte. Wenn der Prozeßgegner des Gläubigers, dessen Forderung verjährt sei, aus demselben Rechtsverhältniß einen Anspruch erhebe, der gar nicht als entstanden betrachtet werden könnte, wenn der Gläubiger sich auf dasjenige, was ihn früher zu einem selbstständigen Anspruch berechtigte, berufen dürfte, würde die Annahme, daß auch dieser Einwand verjährt sei, gewiß nicht der Gerechtigkeit entsprechen. Die exceptio non adimpleti contractus müsse also jedenfalls nach wie vor dem Gläubiger, dessen Anspruch verjährt sei, vorbehalten bleiben, selbst wenn er sie nur mit Berufung auf die diesem Anspruch zu Grunde liegenden Thatsachen zu motiviren vermöchte; es dürfe z. B. der Käufer einer Sache nicht mit dem Einwand, daß ihm die gekaufte Sache gar nicht tradirt worden sei, ausgeschlossen werden, wenn das Recht, die Aushändigung des Kaufobjekts zu verlangen, verjährt, das Recht, den Kaufschilling zu fordern, aber noch nicht verjährt sei, weil vielleicht der Kaufschilling bis zu einer gewissen Zeit kreditirt, die Kaufschillingsforderung also erst später

verfallen gewesen. Für die Verjährung solcher Einreden fehle es an genügenden Gründen und namentlich träfen diejenigen nicht zu, auf welchen die Einführung der seerechtlichen Verjährung beruhe. Denn diese Exceptionen gereichten den übrigen Schiffsgläubigern nicht zum Nachtheil, da sie die Dauer der Privilegien nicht verlängerten; ferner könne ja auch da, wo einmal ein Anspruch aus einem Rechtsverhältniß klagbar verfolgt werde, ohnehin davon, daß der Kläger an einer früheren Erledigung dieses Rechtsverhältnisses interessirt gewesen wäre, nicht die Rede sein. Demzufolge erscheine es höchst bedenklich, ohne Ausnahme auszusprechen, daß das verjährte Recht auch nicht als Einrede geltend gemacht werden dürfe. Daraus, daß in Art. 363 ꝛc. des Entwurfs aus zweiter Lesung ähnliche Bestimmungen aufgenommen worden, könne nichts für den vorliegenden Antrag gefolgert werden, denn jene Bestimmungen seien durch die besondere Natur der betreffenden Rechtsverhältnisse bedingt und enthielten unverkennbar eine bewußte Ausnahme von der Auffassung, daß in der Regel durch die Verjährung mit der Klage nicht zugleich alle Einreden ohne Unterschied verloren gingen. Es werde deshalb beantragt, von jeder ausdrücklichen Bestimmung über die Verjährung der Einreden Umgang zu nehmen. Wenn man indeß Bedenken trage, die der Debatte unterstellte Frage im Gesetze ganz mit Stillschweigen zu übergehen, so dürfe man doch keinesfalls weiter gehen, als daß man bestimme, der Anspruch selbst solle durch die Verjährung erlöschen, da durch eine solche Fassung einerseits der Fortbestand der exceptio non adimpleti contractus, oder der Einrede der Compensation, wenn die eingeklagte Forderung vor Verjährung der Gegenforderung entstanden sei, salvirt erscheine, und andererseits in Bezug auf das gemeine Recht die Ansicht nicht aufkommen könne, daß ungeachtet der Verjährung noch eine obligatio naturalis existire.

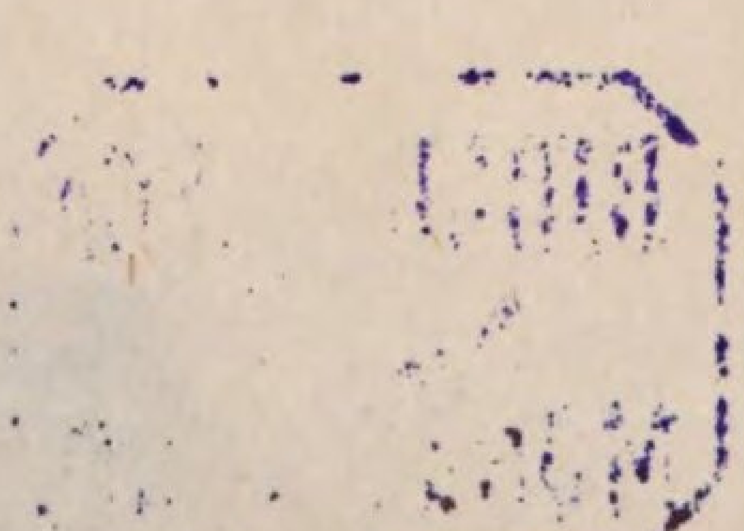
Von Seiten desjenigen Herrn Abgeordneten, der den Antrag eingebracht hatte, auszusprechen, daß der verjährte Anspruch auch nicht im Wege der Einrede geltend gemacht werden dürfe, wurde dieser Antrag auch gegenüber den zuletzt vorgetragenen Ausführungen aufrecht erhalten, weil viele von den Gründen, auf denen die Einführung der seerechtlichen Verjährung überhaupt beruhe, auch gegenüber der Einrede des nicht erfüllten Vertrags zuträfen, wie z. B. die Erwägung, daß man nicht genöthigt werden dürfe, lange Zeit nach einem gewissen Vorgang Beweise über denselben zu führen, u. dgl. Der Herr Antragsteller hob insbesondere noch hervor: Wenn z. B. der Käufer einer Sache noch nach der Verjährung eines redhibitorischen Anspruchs denselben einredeweise geltend machen und sich auf die Behauptung stützen dürfte, der Gegner habe

seinerseits den Vertrag nicht gehörig erfüllt, habe eine schlechtere als die bedungene Waare geliefert u. s. w., so würde die Festsetzung einer kurzen Verjährungsfrist in sehr vielen Fällen ohne allen Nutzen sein, da der Käufer durch Vorenthaltung des Kaufgeldes den Anspruch auf Herabsetzung des Kaufpreises perpetuiren könnte.

Hiegegen wurde bemerkt, daß sich nichts dagegen erinnern lasse, wenn rücksichtlich einiger Einreden wegen der eigenthümlichen Natur derselben bestimmt würde, daß sie nach Ablauf der Verjährungsfrist nicht mehr geltend gemacht werden könnten, wie dies auch in Art. 326 und 363 des Entwurfs geschehen sei. Dagegen könne allgemein nicht ausgesprochen werden, daß eine verjährte Forderung zur Begründung eines Einwandes überhaupt niemals benutzt werden dürfe.

Die Debatte erstreckte sich ferner darauf, in welchem Verhältnisse die Einrede der Compensation zu den Bestimmungen über die Verjährung und zu dem einen oder dem anderen der eben aufgeführten Anträge stehen würde. Mehrere Mitglieder waren der Ansicht, daß es nach Ablauf der Verjährungsfrist in keinem Falle gestattet sein dürfe, sich zur Begründung einer Compensationseinrede auf die verjährte Forderung zu berufen, andere hielten dafür, daß unterschieden werden müsse, ob die eingeklagte Forderung erst nach der Verjährung derjenigen Forderung entstanden sei, mit welcher compensirt werden solle oder nicht. Wenn ersteres der Fall, dürfe allerdings die Compensationseinrede nicht zugelassen werden; wenn die eingeklagte Forderung aber schon vor Verjährung des Anspruchs, mit welchem compensirt werden solle, entstanden sei, müsse die Compensationseinrede eben sowohl als die Einrede der Zahlung zugelassen werden, soweit sie überhaupt nach bürgerlichem Recht zulässig erscheine, da die Compensation von Rechtswegen eintrete, und die Erklärung, compensiren zu wollen, auf den Augenblick der Entstehung der zuletzt begründeten Forderung zurückwirke.

Bei der Abstimmung wurde mit 8 gegen 1 Stimme auszusprechen beschlossen, daß der Anspruch selbst (somit nicht blos das Recht der klagbaren Verfolgung desselben) durch die Verjährung erlösche, wobei jedoch mehrere der Herren Abgeordneten, welche sich für diesen Satz erklärt hatten, bemerkten, daß sie ihn nur mit Rücksicht auf das vorstehend über das Compensationsrecht angeführte verständen, also keineswegs in dem Sinne des Herrn Abgeordneten, welcher den weiter gehenden Antrag gestellt hatte.



Lutz, Johann von, 1826-1890

Protokolle der Kommission zur Berathung eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches

Bd.: Theil 6

Würzburg 1862